

UNIVERSIDADE DA CORUÑA
DEPARTAMENTO DE PROXECTOS ARQUITECTÓNICOS E URBANISMO

Tese de Doutoramento

A CONSTRUCCIÓN DO TERRITORIO URBANIZADO 1956-2006.

Tráfico e Mobilidade na Área Urbana da Coruña no Período Actual.

Doutorando: Roberto Pardo Barro

Director da Tese: Xosé Lois Martínez Suárez

AGRADECEMENTOS

Non quixera deixar pasar a oportunidade de agradecer a todas aquelas persoas que dalgún xeito ofreceron a súa inestimable colaboración, o seu consello útil, ou a súa crítica puntual para, entre todos rematar este estudo sobre unha peza do territorio peninsular.

En primeiro lugar ao meu director de tese, o profesor Xosé Lois Martínez, que soubo ir pautando cada unha das fases do traballo e tivo unha enorme paciencia coas miñas teimas sobre solución de urxencia a problemas que requiren un enfoque pausado. Grazas pola súa sabiduría. Seguidamente, ao resto de profesores da área de Urbanismo e Ordenación do Territorio por compartir inquietudes e pareceres que foron enriquecendo o traballo, en especial ao estimado profesor Juan Luis Dalda xunto con Martín Fernández Prado que me abriu a posibilidade de coñecer máis en profundidade os arquivos municipais.

Especialmente agradables foron os momentos cos arquivistas municipais de urbanismo no concello da Coruña; Guillermo e Xoan, enciclopedias viventes do estado documental municipal, cos que tiveron longas conversas que rebosaban o horario oficial de traballo. Dentro do consistorio coruñés, non quero deixar pasar a oportunidade de agradecer ao gabinete de urbanismo en xeral, e a Oscar Peña e Eduardo Sobrino a súa dispoñibilidade total. Por extensión, vaia dende aquí un afectuoso saúdo ao que foi alcalde da Coruña; Javier Losada polo seu papel mediador.

En cuarto lugar, a todos os técnicos municipais que colaboraron desinteresadamente para enriquecer e completar aspectos concretos da tese en materia urbanística; M. Jesús Silva (Arteixo), Ricardo Pérez (Culleredo), Carolina Cajide (Cambre), Juan C. Gómez (Bergondo), Belén Mosquera (Betanzos), Manuel Cortón (Abegondo), Fco. Goyanes (Carral) e por último a Juan González Leirós (Oleiros) que amosou en máis dunha ocasión o seu coñecemento extremo na práctica urbanística cotiá.

É de xustiza facer referencia nestas liñas aos técnicos da Xunta de Galicia que tamén colaboraron para que gran parte dos planos e gráficos amosados neste traballo puideran ter sido realizados; José Luis Álvarez Vicente, Vicente Ruiz Soldevilla, Carmen Ponte, Pedro Paulo Gómez, Jesús Ramos e Hilario Silva dende a Dirección Xeral de Urbanismo; Francisco Pacheco na Dirección Xeral de Estradas; María Mar Estévez Mosquera dende a Dirección Xeral de Transportes; Manuel Borobio, Xurxo Vázquez, Eduardo No, Melania Payán e Ignacio Varela dende a Dirección Xeral de Sostibilidade. Non quero esquecer a J. Enrique Fonte (RENFE) e M. Freire (Tranvías de Coruña) polo seu interese na procura de datos fidedignos e útiles e por compartir o seu exhaustivo coñecemento sobre este tema.

Por último un sentido abrazo á miña familia que soubo darme forza nos momentos de debilidade, que tamén os houbo.

ÍNDICE DE CONTIDOS:

ÍNDICE DE IMAXES:	7
ÍNDICE DE TÁBOAS:	14
ÍNDICE DE GRÁFICOS:	17
1. INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES. ESTADO DA CUESTIÓN.	23
1.1. NORMATIVA EXISTENTE.....	25
1.2. INICIATIVAS EUROPEAS.....	27
1.3. AGÚNS DATOS DE PARTIDA. PROCURA DE ENQUISAS SOBRE MOBILIDADE NA ZONA DE ESTUDO.....	31
1.4. ESTRUCTURA DA TESE.....	44
2. PROCESO DE CONCENTRACIÓN POBOACIONAL. ÁMBITOS DE ESTUDO.	47
2.1. SISTEMA DE CIDADES. A MUDA DO SISTEMA DE ASENTAMENTO GALEGO DURANTE O SÉCULO XX SEGUNDO AS FONTES ESTATÍSTICAS DE POBOACIÓN.	47
2.1.1. OS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XX.....	47
2.1.2. A SITUACIÓN A MEDIADOS DO SÉCULO.....	52
2.1.3. O PRIMEIRO CENSO DEMOCRÁTICO.....	57
2.1.4. DISTRIBUCIÓN POBOACIONAL EN GALICIA NO PRIMEIRO ANO DO SÉCULO XXI.....	63
2.1.5. OS CAMBIOS DURANTE O PRIMEIRO QUINQUENIO.....	69
2.2. A REXIÓN URBANA DA CORUÑA-FERROL.....	75
2.2.1. A SITUACIÓN DENTRO DO EIXO ATLÁNTICO.....	77
2.2.2. O PRIMEIRO INTENTO DE ORDENACIÓN SUPRAMUNICIPAL: O PLAN COMARCAL CIDADE DAS RÍAS. XÉNESE E DESENVOLVEMENTO.....	114
2.2.3. OS IMPULSOS DE ORDENACIÓN REXIONAL MEDIANTE A POLÍTICA DE POLOS DE DESENVOLVEMENTO INDUSTRIAL. O PLAN DE ESTABILIZACIÓN DE 1959.....	125
2.2.4. O PLAN DE REEQUILIBRIO TERRITORIAL DE GALICIA. 2007-2010.....	134
2.3. ESTUDO COMPARADO DA CIDADE FUNCIONAL.....	141
2.3.1. INDICADORES ESTRATÉGICOS NA FORMACIÓN DA ÁREA URBANA CORUÑESA.....	142
2.3.2. PROCESO DE CONFORMACIÓN DA ÁREA URBANA DA CORUÑA. XÉNESE E MATERIALIZACIÓN DUN CRECIMENTO FRAGMENTADO.....	163
3. PLANIFICACIÓN DA REDE DE CAMIÑOS.....	189
3.1. O PAPEL DAS VÍAS DE COMUNICACIÓN NA CONSTRUCCIÓN DO TERRITORIO.....	189
3.1.1 OS PLANS DE ESTRADAS DO SÉCULO XIX.....	191
3.1.2. A ESPECIALIZACIÓN VIARIA DESPOIS DA GUERRA CIVIL.....	208
3.1.3. O GOBERNO AUTONÓMICO. TRASPASO DE TITULARIDADE E CONSTRUCCIÓN DE NOVAS VÍAS. PLANS VIARIOS RECENTES QUE AFECTAN Á ÁREA URBANA.....	232
3.2. OS MEDIOS DE TRANSPORTE.....	265
3.2.1. A CAPACIDADE ESTRUCTURANTE DO FERROCARRIL.....	265
3.2.2. O AUTOBÚS INTERURBANO.....	293
3.2.3. O TRANSPORTE URBANO DA CORUÑA.....	300
4. OS PROCESOS DE PRODUCCIÓN URBANÍSTICA NO MARCO ESPAZO-TEMPORAL DA ÁREA URBANA.....	309
4.1. A CORUÑA: DESENVOLVEMENTO COMPACTO E INTRODUCCIÓN DE PROCESOS CENTRÍFUGOS DE ALTA DENSIDADE A PRINCIPIOS DO SÉCULO XXI.....	311
4.1.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.....	311
4.1.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.....	320
4.2. ACTIVIDADE INDUSTRIAL NO CONCELLO DE ARTEIXO. O FACTOR ECONÓMICO COMO ELEMENTO EXÓXENO DE PLANIFICACIÓN.....	399
4.2.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.....	399
4.2.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.....	408

4.3. COLMATACIÓN DA RÍA DO BURGO MEDIANTE UNIDADES DE ACTUACIÓN-EXECUCIÓN DOS BALEIROS URBANOS DELIMITADOS NO PLAN XERAL DE CULLEREDO DE 1970.	430
4.3.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL	430
4.3.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	440
4.4. OCUPACIÓN SELECTIVA DO SOLO NO CONCELLO DE CAMBRE NA PROCURA DE ASENTAMENTO PARA NOVOS RESIDENTES.	475
4.4.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.	475
4.4.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	485
4.5. MOVEMENTO DOS ACTIVOS URBANOS SEGUNDO PARÁMETROS DE CIDADE XARDÍN NA COMPLEXA REALIDADE DA URBANIZACIÓN DIFUSA OLEIRENSE.	511
4.5.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL	512
4.5.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	523
4.6. OS ASENTAMENTOS TRADICIONAIS COMO SOPORTE DE NOVA EDIFICACIÓN EN BAIXA DENSIDADE NO TERMO MUNICIPAL DE SADA. EVOLUCIÓN DO NÚCLEO PRINCIPAL.	653
4.6.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL	653
4.6.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	665
4.7. A TRANSFORMACION PAISAXÍSTICA NO CONCELLO DE BERGONDO EXPERIMENTADA TRALA CONEXIÓN COA REDE VIARIA DE ALTA CAPACIDADE.	717
4.7.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL	717
4.7.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	729
4.8. SITUACIÓN DA VIVENDA UNIFAMILIAR ILLADA NO TERMO MUNICIPAL DE ABEGONDO. PLANIFICACIÓN DA OCUPACIÓN EN LIÑA.	746
4.8.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL	746
4.8.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	758
4.9. DESCONEXIÓN ENTRE O MERCADO DA VIVENDA E AS VARIACIÓNS POBOACIONAIS NO CONCELLO DE CARRAL. MUDA DO MODELO DE ASENTAMENTO NO NÚCLEO PRINCIPAL.	771
4.9.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.	771
4.9.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	783
4.10. PROCESOS DE FAGOCITACIÓN URBANA NA CIDADE HISTÓRICA. O CASO DE BETANZOS.	803
4.10.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.	803
4.10.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.	814
5. ESTUDO URBANÍSTICO DA MOBILIDADE NA ÁREA URBANA.	843
5.1. REPERCUSIÓNS URBANÍSTICAS NO USO DO VEHÍCULO DOMÉSTICO NA ÁREA URBANA.	849
5.2. MOBILIDADE MEDIANTE VEHÍCULO PRIVADO NA CIDADE DA CORUÑA.	867
5.3. FUNCIONAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA ÁREA URBANA. POLÍTICAS DE FOMENTO.	876
5.3.1. POLÍTICAS DE ACTUACIÓN EN MATERIA DE TRANSPORTES.	878
5.3.2. TRANSPORTE DE VIAXEIROS POR ESTRADAS.	879
5.3.3. TRANSPORTE FERROVIARIO.	885
5.3.4. OUTRAS MEDIDAS TRANSVERSAIS.	891
5.3.5. TRANSPORTE METROPOLITANO.	893
5.3.6. O PLAN DE TRANSPORTES DA ÁREA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DA CORUÑA.	896
5.4. O TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DENTRO DA CIDADE DA CORUÑA.	903
5.4.1. A CUESTIÓN DO TRANVÍA.	908
6. CONCLUSIÓNS.	915
6.1. FUTURAS LIÑAS DE INVESTIGACIÓN.	927
7. BIBLIOGRAFÍA	
Anexos en tomo aparte: Fichas Urbanísticas. Planos. Relación de Figuras de Planeamento analizadas. Estudo da Mobilidade do Alumnado Universitario.	

Índice de Imaxes:

[1] Imaxe 1.3.1. Poboación ano 2005. NUTS-2.	31
[2] Imaxe 1.3.2. Densidade de Poboación ano 2005. NUTS-2.	32
[3] Imaxe 1.3.3. Densidade de Poboación ano 2005. NUTS-3.	33
[4] Imaxe 1.3.4. Poboación ano 2001. Áreas Urbanas.	34
[5] Imaxe 1.3.5. Poboación ano 2001. Áreas Urbanas.	35
[6] Imaxe 1.3.6. Uso Aeroportuario Europeo. Ano 2004.	36
[7] Imaxe 2.1.1. Poboación ano 1900.	48
[8] Imaxe 2.1.2. Densidades de poboación ano 1900.	51
[9] Imaxe 2.1.3. Poboación ano 1950.	53
[10] Imaxe 2.1.4. Densidades de poboación ano 1950.	56
[11] Imaxe 2.1.5. Poboación ano 1981.	58
[12] Imaxe 2.1.6. Densidades de poboación ano 1981.	62
[13] Imaxe 2.1.7. Poboación ano 2001.	64
[14] Imaxe 2.1.8. Densidades de poboación ano 2001.	68
[15] Imaxe 2.1.9. Poboación ano 2006.	70
[16] Imaxe 2.1.10. Densidades de poboación ano 2006.	74
[17] Imaxe 2.2.1. Densidade de poboación parroquial referente ao ano 2006.	75
[18] Imaxe 2.2.2. Evolución poboacional por parroquias. Anos 2000-2006.	76
[19] Imaxe 2.2.3. Apeadeiros nas liñas férreas do Arco Ártabro.	78
[20] Imaxe 2.2.4. Densidade de poboación parroquial referente ao ano 2006. Concellos Estudados	84
[21] Imaxe 2.2.5. Densidade de poboación censal referente ao ano 2007. Concellos Estudados	85
[22] Imaxe 2.2.06. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Índice de Motorización para o ano 1998.	98
[23] Imaxe 2.2.07. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Índice de Motorización para o ano 2005.	99
[24] Imaxe 2.2.08. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación dos Índice de Motorización	101
[25] Imaxe 2.2.09. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Número total de empresas. Ano 2004.	104
[26] Imaxe 2.2.10. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación no número total de empresas. Período 2000-2004.	104
[27] Imaxe 2.2.11. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Empresas no sector servizos. Ano 2004	106
[28] Imaxe 2.2.12. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación de empresas no sector servizos. Período 2000-2004.	106
[29] Imaxe 2.2.13. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Empresas no sector industrial. Ano 2004	108
[30] Imaxe 2.2.14. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación de empresas no sector industrial. Período 2000-2004.	108
[31] Imaxe 2.2.15. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Empresas no sector da construción. Ano 2004	110
[32] Imaxe 2.2.16. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación de empresas. Sector da construción. Período 2000-2004	110
[33] Imaxe 2.2.17. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Empresas no sector da inmobiliario. Ano 2004	112
[34] Imaxe 2.2.18. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación de empresas. Sector da inmobiliario. Período 2000-2004	112
[35] Imaxe 2.2.19: Magnus Golfus Artabrorum. Lugar de asentamento da Cidade das Rías	114
[36] Imaxe 2.2.19. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Cidade das Rías	117
[37] Imaxe 2.2.20. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Plan Comarcal. Modelo en estrela.	120
[38] Imaxe 2.2.21. Ordenación do Territorio do Polo.	130
[39] Imaxe 2.2.22. Plan de reequilibrio Territorial.	135
[40] Imaxe 2.3.1. Área Urbana da Coruña.	141
[41] Imaxe 2.3.2. Concellos. Poboación 2001.	143
[42] Imaxe 2.3.3. Concellos. Poboación 2008.	144
[43] Imaxe 2.3.4. Concellos. Porcentaxe de Aumento Poboacional 2001-2008.	145
[44] Imaxe 2.3.5. Parroquias. Poboación 2001.	146
[45] Imaxe 2.3.6. Parroquias. Densidade Poboacional 2001.	147
[46] Imaxe 2.3.7. Parroquias. Poboación 2008.	148
[47] Imaxe 2.3.8. Parroquias. Porcentaxe de Aumento Poboacional.	149
[48] Imaxe 2.3.9. Entidades Singulares. Poboación Ano 2001.	150
[49] Imaxe 2.3.10. Entidades Singulares. Poboación Ano 2008.	151
[50] Imaxe 2.3.11. Entidade Singular. Porcentaxe de Aumento Poboacional.	152
[51] Imaxe 2.3.12. Seccións Censais. Densidade de Poboación 2001.	153
[52] Imaxe 2.3.13. Concellos. Fogares Totais 2001.	154
[53] Imaxe 2.3.14. Entidade Singular. Fogares Totais 2001.	155
[54] Imaxe 2.3.15. Concellos. Turismo Totais 2001.	156
[55] Imaxe 2.3.16. Concellos. Turismo Totais 2008.	157
[56] Imaxe 2.3.17. Concellos. Porcentaxe de Aumento de Turismo.	158
[57] Imaxe 2.3.18. Entidades Singulares. Turismo Totais 2001.	159
[58] Imaxe 2.3.19. Seccións Censais. Turismo Totais 2001.	160
[59] Imaxe 2.3.20. Concellos. Porcentaxe de Vivendas con Vehículo.	161
[60] Imaxe 2.3.21. Entidade Singular. Ratio Vivendas/Vehículo. 2001.	162
[61] Imaxe 2.3.22. Representación vectorial da fotografía aérea de 1957 amosando os principais usos do solo	165
[62] Imaxe 2.3.22. Posición das igrexas con respecto ás parroquias.	167
[63] Imaxe 2.3.23. Zonas de Montes e forestais no ano 1956.	168
[64] Imaxe 2.3.24. Estradas Estatais e Camiños veciñais en 1956.	170
[65] Imaxe 2.3.25. Situación de grupos de vivenda social en 1956.	171
[66] Imaxe 2.3.26. Situación das vivendas sociais da década dos cincuenta no ano 2006.	172
[67] Imaxe 2.3.27. Urbanizacións ao marxe de planeamento superior xurdidas dende 1960.	173
[68] Imaxe 2.3.27. Planeamento de desenvolvemento por concellos.	175
[69] Imaxe 2.3.28. Ocupación territorial no tempo.	177
[70] Imaxe 2.3.29. Uso do solo do planeamento de desenvolvemento estudado	180
[71] Imaxe 2.3.30. Intensidade de uso residencial (viv/Ha).	184
[72] Imaxe 2.3.31. Figura de planeamento.	185
[73] Imaxe 2.3.32. Clasificación do solo.	186
[74] Imaxe 2.3.33. Formas e sistemas de actuación.	187

[75] Imaxe 3.1.0.0 Rede de Camiños de Santiago.	189
[76] Imaxe 3.1.01. Plano da Coruña e a súa bisbarra. Oficina do Estado Maior.	192
[77] Imaxe 3.1.02. Estrada de terceiro orde de Mesón do Vento a Sada pasando por Betanzos. 1864.	199
[78] Imaxe 3.1.03. Estradas Provinciais e do Estado entre Herves ao porto de Fontán. 1877.	200
[79] Imaxe 3.1.04. Estradas Provinciais de unión de Oleiros con Santa Cruz (Real-Coruxo), Cambre co camiño novo de Santiago (A Rocha) e Ponte do Porco coa Feira de Peiro. 1882-1888.	201
[80] Imaxe 3.1.05. Estradas Provinciais e do Estado de conexión coas principais vías. 1889-1895.	202
[81] Imaxe 3.1.06. Plano de situación do proxecto de estrada provincial de Coruña a Sada. Tramo 2º do Pasaxe de Perillo ao Piñeiro. 1889.	203
[82] Imaxe 3.1.07. Tridente de saída da ponte da Pasaxe cara Santa Cruz, Sada e Abegondo. 1896-1901.	204
[83] Imaxe 3.1.08. Novos accesos dende Fisterra e estradas de centralidade en Oleiros. 1901-1910.	205
[84] Imaxe 3.1.09. Remate das estradas do Estado e Provinciais. 1910-1925.	206
[85] Imaxe 3.1.10. Proxecto de Construción da Avenida de Aveda, variante do Camiño cara Santiago. 1954.	207
[86] Imaxe 3.1.11. Nodo de Guísamo. Comparativa espacial coas primeiras actuacións urbanas.	210
[87] Imaxe 3.1.12. Paso da Autoestrada do Atlántico coa zona de protección na área urbana da Coruña.	211
[88] Imaxe 3.1.12. Paso da Autoestrada do Atlántico coa zona de protección na área urbana da Coruña.	212
[89] Imaxe 3.1.14. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Acceso Perillo-O Temple.	213
[90] Imaxe 3.1.15. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Transporte: Distribución do Tráfico.	214
[91] Imaxe 3.1.16. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Roldas Interiores.	215
[92] Imaxe 3.1.16. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Terceira Rolda.	216
[93] Imaxe 3.1.17. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Conexión Exterior.	217
[94] Imaxe 3.1.18. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle Nodo de Palavea.	218
[95] Imaxe 3.1.19. Plan Arterial de Accesos: Detalle Rolda de Outeiro con Nodos de Av. de Arteixo e Av. de Alfonso Molina.	219
[96] Imaxe 3.1.20. Plan Arterial de Accesos: Detalle Rolda de Nelle con Nodos de Av. de Arteixo e Av. de Alfonso Molina.	220
[97] Imaxe 3.1.21. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de Conexión de roldas.	221
[98] Imaxe 3.1.22. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo da Moura.	222
[99] Imaxe 3.1.23. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo da Grela.	223
[100] Imaxe 3.1.24. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo de Pocomaco.	224
[101] Imaxe 3.1.25. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo de Perillo.	225
[102] Imaxe 3.1.26. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo do Temple.	226
[103] Imaxe 3.1.27. Densidade de Poboación e Índice de Motorización. 1982.	228
[104] Imaxe 3.1.28. Actuacións Propostas no Plan de Vialidade e divisións zonais. 1985.	231
[105] Imaxe 3.1.27. Actuacións Estratéxicas do PDI: Avda. da Pasaxe (N-VI).	235
[106] Imaxe 3.1.28. Actuacións Estratéxicas do PDI: Avda. Alfonso Molina (N-550).	236
[107] Imaxe 3.1.29. Estudo de tráfico e transporte PXOU 1985.	237
[108] Imaxe 3.1.30. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Sector Occidental.	241
[109] Imaxe 3.1.31. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Sector Oriental.	244
[110] Imaxe 3.1.32. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Sector Central.	246
[111] Imaxe 3.1.33. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Resumo de Actuacións.	248
[112] Imaxe 3.1.34. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Vial 07: Nova Autovía de Acceso.	249
[113] Imaxe 3.1.35. Plan Director de Estradas. Rede Arterial de A Coruña: Comparación co Plan Sectorial.	254
[114] Imaxe 3.1.36. Plan Director de Estradas. Rede Arterial de A Coruña: Tipoloxía da Rede.	255
[115] Imaxe 3.1.37. Plan Estratéxico de Infraestruturas y Transportes. PEIT 2005-2020.	260
[116] Imaxe 3.2.01. O ferrocarril convencional en Galicia xunto coas densidades parroquiais como mapa de fondo.	266
[117] Imaxe 3.2.02. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Actuacións na rede actual.	275
[118] Imaxe 3.2.03. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes: liñas de Altas Prestacións. Horizonte 2020.	275
[119] Imaxe 3.2.04. Liña de Altas Prestacións A Coruña-Vigo: Treito Norte A Coruña-Santiago.	276
[120] Imaxe 3.2.05. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Corredor VAP A Coruña-Santiago.	277
[121] Imaxe 3.2.06. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Corredor VAP A Coruña-Ferrol.	279
[122] Imaxe 3.2.07. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Alternativas treito Coruña-Betanzos.	280
[123] Imaxe 3.2.08. Plan Arterial da Coruña. 1974. Redes de transporte público interprovincial.	298
[124] Imaxe 3.2.09. Plan Arterial da Coruña. 1974. Redes de transporte público interprovincial.	299
[125] Imaxe 4.1.01. Seccións Censais: Densidade de Poboación ano 2001.	316
[126] Imaxe 4.1.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	317
[127] Imaxe 4.1.03. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.	318
[128] Imaxe 4.1.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.	319
[129] Imaxe 4.1.05. Estrutura do Ensanche de Principios do Século XX sobre Plano militar de 1965.	321
[130] Imaxe 4.1.06. Usos do Solo. Plan de Aliñacións de 1949.	325
[131] Imaxe 4.1.07. Consolidación de Accesos e Roldas. Plan de Aliñacións de 1949.	327
[132] Imaxe 4.1.08. Fotografía aérea do Voo Xeral. 1957 (manipulación cromática).	328
[133] Imaxe 4.1.09. Fotografía aérea da Coruña. Principios dos anos sesenta (manipulación cromática).	329
[134] Imaxe 4.1.10. Fotografía aérea da Coruña. Finais dos anos sesenta (manipulación cromática).	330
[135] Imaxe 4.1.11. PXOU 1966. A Coruña (manipulación cromática).	331
[136] Imaxe 4.1.12. Construción da Avenida Salgado Torres. (resaltada en amarelo).	332
[137] Imaxe 4.1.13. Plano de Zonificación de Usos do PXOU de 1966.	335
[138] Imaxe 4.1.14. Polígono Residencial de Elviña. 1ª Fase.	338
[139] Imaxe 4.1.15. Polígono industrial da Grela-Bens.	338
[140] Imaxe 4.1.15b. Polígono industrial de Bens.	339
[141] Imaxe 4.1.15c. Polígono industrial da Grela-Bens.	339
[142] Imaxe 4.1.16. Polígono industrial de Pocomaco.	340
[143] Imaxe 4.1.17. Polígono Residencial do Ventorrillo.	340
[144] Imaxe 4.1.18. Polígono Residencial de Labañou.	341
[145] Imaxe 4.1.19. Urbanización Breogán.	341
[146] Imaxe 4.1.20. Polígono Residencial de Zalaeta.	342
[147] Imaxe 4.1.21. Unidade Residencial de San Amaro.	342
[148] Imaxe 4.1.22. Plano de Clasificación, PXOU de 1985.	344
[149] Imaxe 4.1.23. Plano de Cualificación do Solo Urbanizable, PXOU de 1985.	350
[150] Imaxe 4.1.24. Plano de Estrutura Viaria e Aparcadoiros, PXOU de 1985.	352
[151] Imaxe 4.1.25. Plano de Clasificación, PXOU de 1985.	353

[152] Imaxe 4.1.26. SUP-2. Elviña.....	356
[153] Imaxe 4.1.27. Solo Comprometido en Fase de Execución (s.c.f.e). Matogrande.....	356
[154] Imaxe 4.1.28. ED. As Xubias. Solo Urbano con Uso Pormenorizado: Cidade Xardín II.	357
[155] Imaxe 4.1.29. SUNP-1. Os Rosais.	357
[156] Imaxe 4.1.30. Usos do Solo. Os Rosais.	358
[157] Imaxe 4.1.31. Zonificación. Os Rosais.	358
[158] Imaxe 4.1.32. Zonificación. SUNP-1: Os Rosais.	359
[159] Imaxe 4.1.33. SUNP-8. Campus Universitario.....	360
[160] Imaxe 4.1.34. Imaxe Proposta do Plan Parcial do Campus Universitario. 10.10.91.	360
[161] Imaxe 4.1.36. PERI Paseo das Pontes.....	362
162 Imaxe 4.1.36. PERI Paseo das Pontes.....	362
[163] Imaxe 4.1.37. Clasificación do Solo PXOM 1998.	364
[164] Imaxe 4.1.38. Estrutura Orgánica do Territorio. Sistemas Xerais. PXOM 1998.	367
[165] Imaxe 4.1.39. Clasificación do Solo. PXOM 1998.	369
[166] Imaxe 4.1.40. S. Uble. Sector 6. Eirís.....	372
[167] Imaxe 4.1.41. S. Uble. Sector 6. Eirís. Plano Síntese de Ordenación.....	372
[168] Imaxe 4.1.42. S. Uble. Sector 5. Val de Mesoiro.....	373
[169] Imaxe 4.1.43. S. Uble. Sector 5. Val de Mesoiro. Plano de Zonificación.....	373
[170] Imaxe 4.1.44. S. Apto para Urbanizar. Altamira.	374
[171] Imaxe 4.1.45. Solo Apto para Urbanizar. Altamira. Plano de Ordenación.....	375
[172] Imaxe 4.1.46. Solo Apto para Urbanizar. O Carón.	376
[173] Imaxe 4.1.47. Solo Apto para Urbanizar. O Carón. Plano de Añiación, usos e xestión do solo.....	376
[174] Imaxe 4.1.48. S. Uble. Sector-4-9. Vío.....	377
[175] Imaxe 4.1.49. S. Uble. Sector-4-9. Vío.....	377
[176] Imaxe 4.1.50. S. Uble. Sector-7. Somo.	378
[177] Imaxe 4.1.51. S. Uble. Sector-7. Somo. Plano de Zonificación, Usos Pormenorizados e Reserva de Dotacional.....	378
[178] Imaxe 4.1.52. S. Uble. Sector-2. San Pedro de Visma.....	379
[179] Imaxe 4.1.53. S. Uble. Sector-2. San Pedro de Visma.....	379
[180] Imaxe 4.1.54. S. Uble. Sector-10. Parque Ofimático.....	380
[181] Imaxe 4.1.55. S. Uble. Sector-10. Parque Ofimático. Plano de Zonificación e Usos.....	380
[182] Imaxe 4.1.56. SUP-3. Parque Ofimático. Plano de Imaxe.....	381
[183] Imaxe 4.1.57. SUP-3. Parque Ofimático. Plano de Ordenación Zona Residencial.....	381
[184] Imaxe 4.1.58. S. Uble. Sector-1. O Portiño.....	382
185 Imaxe 4.1.59. S. Uble. Sector-1. O Portiño. Plano de Ordenación. Documento de Aprobación Inicial.....	382
[186] Imaxe 4.1.60. Estudos de Vialidade e accesos ao porto.....	383
[187] Imaxe 4.1.61. Sectores de Solo Urbanizable. PXOM-09 Aprobación Inicial.....	386
[188] Imaxe 4.1.62. Estudo Sectorial de Mobilidade.....	389
[189] Imaxe 4.1.63. Estudo Sectorial de Mobilidade. Plan de Estrada de Galicia 2004.....	390
190 Imaxe 4.1.64. Estudo Sectorial de Mobilidade. Comparación entre o modelo radial e de malla.....	390
[191] Imaxe 4.1.65. Clasificación do Solo. PXOM 2009. Aprobación Inicial.....	394
[192] Imaxe 4.2.01. Seccións Censais Arteixo: Densidade de Poboación ano 2001.....	404
[193] Imaxe 4.2.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.....	405
[194] Imaxe 4.2.03. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.....	406
[195] Imaxe 4.2.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.....	407
[196] Imaxe 4.2.05. Polígono de Sabón. Recreación virtual en tres dimensións.....	408
[197] Imaxe 4.2.06. Fotografía aérea do núcleo da Baiuca e o río Arteixo atravesando o balneario. 1960.....	409
[198] Imaxe 4.2.07. Fotografía aérea do núcleo de Arteixo e o río Arteixo atravesando o balneario. 2003.....	410
[199] Imaxe 4.2.08. Modificación puntual do PP de Sabón para equipamentos. Aprob. Definitiva 30.11.89.....	411
[200] Imaxe 4.2.09. Clasificación do Solo segundo as DSU de 1977 de Arteixo.....	412
[201] Imaxe 4.2.10. Delimitación do Núcleo de Meicende. DSU 1977.....	413
[202] Imaxe 4.2.11. Delimitación do Núcleo de Monte das Arcas. DSU 1977.....	414
[203] Imaxe 4.2.12. Delimitación do Núcleo de Arteixo. DSU 1977.....	414
[204] Imaxe 4.2.13. Fotomontaxe da delimitación do polígono industrial de Sabón nas DSU do ano 1977.....	416
[205] Imaxe 4.2.14. Clasificación do Solo. NSP 1995.....	419
[206] Imaxe 4.2.15. Plan Parcial Zapateira 1, sobre SRAU-2.....	423
[207] Imaxe 4.2.16. Plan Parcial Zapateira 1, sobre SRAU-2. Plano de Ordenación.....	423
[208] Imaxe 4.2.17. Plan Parcial SAUI-1 (solo industrial).....	424
[209] Imaxe 4.2.18. Plan Parcial SAUI-1 (solo industrial) plano de ordenación.....	424
[210] Imaxe 4.2.19. Plan Parcial SAUR-2 As Medoñas.....	425
[211] Imaxe 4.2.20. Plan Parcial SAUR-2. As Medoñas, plano de ordenación.....	425
[212] Imaxe 4.2.21. Proxecto Sectorial do Parque de Actividades Económicas de Arteixo.....	426
[213] Imaxe 4.3.01. Seccións Censais Culleredo: Densidade de Poboación ano 2001.....	435
[214] Imaxe 4.3.02. Universidade Laboral e Equipamentos Deportivos.....	436
[215] Imaxe 4.3.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.....	437
[216] Imaxe 4.3.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.....	438
[217] Imaxe 4.3.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.....	439
[218] Imaxe 4.3.09. Distribución dos seis núcleos principais, Centro Cívico e outros equipamentos de Barrio.....	441
[219] Imaxe 4.3.10. Clasificación do Solo segundo o PXOU de Culleredo de 1970.....	442
[220] Imaxe 4.3.11. Clasificación do Solo rural de núcleo segundo a Modificación do PXOU de Culleredo. 1975.....	443
[221] Imaxe 4.3.12. Plano da Estrutura Viaria Proposta. PXOU 1970.....	444
[222] Imaxe 4.3.13. Clasificación do Solo segundo o PXOU de Culleredo de 1970.....	445
[223] Imaxe 4.3.14. Aptitude dos terreos para a súa transformación urbanística. PXOU 1987.....	449
[224] Imaxe 4.3.15. Clasificación do Solo do Termo municipal. PXOU 1987.....	451
[225] Imaxe 4.3.16. PP SUNP-1 Monte da Folla.....	456
[226] Imaxe 4.3.17. Plano Zonificación. PP SUNP-1 Monte da Folla.....	456
[227] Imaxe 4.3.18. PE-1 Ría do Burgo.....	457
[228] Imaxe 4.3.19. Plano Zonificación. PE-1 Ría do Burgo.....	457
[229] Imaxe 4.3.20. PE-2 Igrexa do Burgo.....	458
[230] Imaxe 4.3.21. Plano Zonificación. PE-2 Igrexa do Burgo.....	458
[231] Imaxe 4.3.22. PP SUNP-A2 Augas Mansas.....	459

[232] Imaxe 4.3.23. Plano Parcelario Pormenorizado. PP SUNP-A2 Augas Mansas.	459
[233] Imaxe 4.3.24. PP SUNP-A2 Laxe. Rutis.	460
[234] Imaxe 4.3.25. Plano Zonificación. PP SUNP-A2 Laxe. Rutis.	461
[235] Imaxe 4.3.26. PP SUNP-A3 Cross.	462
[236] Imaxe 4.3.27. Plano Zonificación. PP SUNP-A3 Cross.	462
[237] Imaxe 4.3.28. PP SUNP-A2 Manso Sol.	463
[238] Imaxe 4.3.29. Plano Zonificación. PP SUNP-A2 Manso Sol.	463
[239] Imaxe 4.3.30. PP SUNP-A2 As Enchousas.	464
[240] Imaxe 4.3.31. Plano Zonificación-Xestión. PP SUNP-A2 As Enchousas.	464
[241] Imaxe 4.3.32. PP SUNP-9 Polígono Industrial de Alvedro.	465
[242] Imaxe 4.3.33. Plano Proposta de Parcelación. PP SUNP-9 Polígono Industrial de Alvedro.	465
[243] Imaxe 4.3.34. PERI Monte Alfeirán.	466
[244] Imaxe 4.3.35. Plano Ordenación. PERI Monte Alfeirán.	466
[245] Imaxe 4.3.36. PP SUNP A-6 Zapateira 1.	467
[246] Imaxe 4.3.37. Plano Ordenación. PP SUNP A-6 Zapateira 1.	467
[247] Imaxe 4.3.38. PP SUNP A-6 Zapateira 2.	468
[248] Imaxe 4.3.39. Plano Ordenación. PP SUNP A-6 Zapateira 2.	468
[249] Imaxe 4.3.40. PP Cordeda.	469
250 Imaxe 4.3.41. Plano Ordenación. PP Cordeda.	469
[251] Imaxe 4.3.42. MP (varias) Cordeda.	470
252 Imaxe 4.3.43. Plano Ordenación. PMP (varias M2, M3, M4, M6) Cordeda.	470
[253] Imaxe 4.3.44. Plano Ordenación. PMP (varias M8, M9, M10) Cordeda.	471
[254] Imaxe 4.3.45. Proxecto Sectorial: Centro Loxístico de Transportes.	472
[255] Imaxe 4.3.46. Plano Zonificación. Proxecto Sectorial: Centro Loxístico de Transportes.	472
[256] Imaxe 4.4.01. Seccións Censais Cambre: Densidade de Poboación ano 2001.	479
[257] Imaxe 4.4.02. Parroquia do Temple. Concentración poboacional do concello de Cambre.	480
[258] Imaxe 4.4.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	481
[259] Imaxe 4.4.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.	483
[260] Imaxe 4.4.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.	484
[261] Imaxe 4.4.06. Plano de Información de uso e altura da edificación. NSP 1986.	488
[262] Imaxe 4.4.07. Distribución dos seis núcleos do Barrio. Localización do Centro Cívico e outros equipamentos.	489
[263] Imaxe 4.4.08. Plano de Información. Usos e Alturas. NSP 1986.	490
[264] Imaxe 4.4.09. Plano de ordenación: Aliñacións e usos pormenorizados. NSP 1986.	490
[265] Imaxe 4.4.10. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1986.	491
[266] Imaxe 4.4.12. SAU-05 Santa María de Cambre. 29.01.89.	494
[267] Imaxe 4.4.13. SAU-RU en Quintán. 08.01.91.	495
[268] Imaxe 4.4.14. plano de conxunto do SAU-RU en Quintán	495
[269] Imaxe 4.4.15. Polígono Industrial do Espírito Santo.	496
[270] Imaxe 4.4.16. Polígono Industrial do Espírito Santo Plano de Zonificación.	496
[271] Imaxe 4.4.17. SAU-RD A Barcala.	497
[272] Imaxe 4.4.18. SAU-RD A Barcala. Plano de Zonificación.	497
273 Imaxe 4.4.20. Fotocomposición dos Planos de Ordenación do Solo Urbano de Cambre.	500
[274] Imaxe 4.4.21. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Cambre segundo as NSP-1994.	501
[275] Imaxe 4.4.22. Imaxe dos Estudos de detalle que recibiron aprobación definitiva durante a vixencia das NSP 1994.	504
[276] Imaxe 4.4.23. Fotografía aérea do núcleo urbano do Temple-Seixal. Agosto 2008.	504
[277] Imaxe 4.4.24. Imaxe dos desenvolvementos urbanísticos con Aprob. Definitiva no núcleo de Cambre. NSP 1994.	505
[278] Imaxe 4.4.25. Plano de zonificación do PERI UE-04 Casa Eiroa.	505
[279] Imaxe 4.4.26. PERI UE-25 Eulasa.	506
[280] Imaxe 4.4.27. Plano de zonificación do PERI UE-25 Eulasa.	506
[281] Imaxe 4.4.28. SAU-BD 1 A Castellana.	507
[282] Imaxe 4.4.29. Plano de zonificación do SAU-BD 1 A Castellana.	507
[283] Imaxe 4.5.01. Seccións Censais Oleiros: Densidade de Poboación ano 2001.	517
[284] Imaxe 4.5.02. Parroquias de Perillo e Liáns. Área de maior crecemento poboacional do concello de Oleiros.	518
[285] Imaxe 4.5.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	519
[286] Imaxe 4.5.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.	521
[287] Imaxe 4.5.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.	522
[288] Imaxe 4.5.06. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. DSU 1977 (sen Aprob. Definitiva).	530
[289] Imaxe 4.5.7.a. Plano de Urbanizacións anteriores ao PXOU de 1984.	532
[290] Imaxe 4.5.07. CITN Santa María de Canide (parte construída). 12.05.1966.	533
[291] Imaxe 4.5.08. CITN Santa María de Canide (parte construída). 12.05.1966.	533
[292] Imaxe 4.5.09. Urbanización As Gobernas. 27.02.1968.	534
[293] Imaxe 4.5.10. Urbanización As Chozas. 1969.	535
[294] Imaxe 4.5.11. Apertura de vía na Rúa Xuncal. 26.06.1969.	535
[295] Imaxe 4.5.12. Urbanización Santa Cristina. 22.01.1970.	536
[296] Imaxe 4.5.13. Urbanización Bastiagueiro. 02.03.1970.	536
[297] Imaxe 4.5.14. Urbanización Punxeiro. 02.03.1970.	537
[298] Imaxe 4.5.15. Urbanización O Pinar. 01.04.1970.	537
[299] Imaxe 4.5.16. Urbanización O Valiño. 16.06.1970.	538
[300] Imaxe 4.5.17. Urbanización A Granxa. 16.11.1970.	538
[301] Imaxe 4.5.18. Urbanización Vista Alegre. 07.05.1971.	539
[302] Imaxe 4.5.19. Urbanización O Bosque. 10.07.1971.	539
[303] Imaxe 4.5.20. Urbanización Habitat Residencial. 02.06.1975.	540
[304] Imaxe 4.5.21. Urbanización O Xunqueiro (Punta Bufadoiro). 25.04.1975.	540
[305] Imaxe 4.5.22. Complexo Residencial Grumosa. 02.06.1975.	541
[306] Imaxe 4.5.23. Clasificación dos fenómenos de Crecemento no aglomerado de Santa Cruz.	546
[307] Imaxe 4.5.24. Estrutura Territorial. Santa Cruz.	547
[308] Imaxe 4.5.25. Estudo de densidade de vivendas (viv/ha).	548
[309] Imaxe 4.5.26. Estudo de Vivenda por hectárea. Ano 1949.	550
[310] Imaxe 4.5.27. Xerarquía Viaria. PXOU 1984.	552

[311] Imaxe 4.5.28. Xerarquía Viaria. PXOU 1984.	553
[312] Imaxe 4.5.29. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. PXOU 1984.	558
[313] Imaxe 4.5.30.a. Plano de Solos Urbanizados. PXOU de 1984.	562
[314] Imaxe 4.5.30. PP-5 Santa Cruz. 15.02.1985.	563
[315] Imaxe 4.5.31. PP-5 Santa Cruz. 15.02.1985.	563
[316] Imaxe 4.5.32. PP-A20 Lamastelle. 15.01.1986.	564
[317] Imaxe 4.5.33. PP-A20 Lamastelle. 15.01.1986.	564
[318] Imaxe 4.5.34. PP-3 Cavaamontes. 21.07.1988.	565
[319] Imaxe 4.5.35. PP-3 Cavaamontes. 21.07.1988.	565
[320] Imaxe 4.5.36. PE Rialta. 21.02.1989.	566
[321] Imaxe 4.5.37. PE Rialta. 21.02.1989.	567
[322] Imaxe 4.5.38. PP-6 Oleiros. 21.02.1989.	568
[323] Imaxe 4.5.39. PP-6 Oleiros. 21.02.1989.	568
[324] Imaxe 4.5.40. PP-A15 Os Regos. 21.02.1989.	569
[325] Imaxe 4.5.41. PP-A15 Os Regos. 21.02.1989.	569
[326] Imaxe 4.5.42. PP-A23-I1 Montrove. 16.01.1990.	570
[327] Imaxe 4.5.43. PP-A23-I1 Montrove. 16.01.1990.	570
[328] Imaxe 4.5.44. PP-A21 Carballido. 06.04.1990.	571
[329] Imaxe 4.5.45. PP-A21 Carballido. 06.04.1990.	571
[330] Imaxe 4.5.46. PP-A28 O Seixal. 06.04.1990.	572
[331] Imaxe 4.5.47. PP-A28 O Seixal. 06.04.1990.	572
[332] Imaxe 4.5.48. PP-A4 Maianca. 29.05.1990.	573
[333] Imaxe 4.5.49. PP-A4 Maianca. 29.05.1990.	574
[334] Imaxe 4.5.50. PP-1 Beiramar. 02.10.1990.	575
[335] Imaxe 4.5.51. PP-1 Beiramar. 02.10.1990.	575
[336] Imaxe 4.5.52. PP-A29 Vilar de Nos. 21.05.1991.	576
[337] Imaxe 4.5.52. PP-A29 Vilar de Nos. 21.05.1991.	576
[338] Imaxe 4.5.53. PP-A32-I2 A Xesta. 06.09.1991.	577
[339] Imaxe 4.5.54. PP-A32-I2 A Xesta. 06.09.1991.	577
[340] Imaxe 4.5.55. PP-A37 Arenaza. 21.11.1991.	578
[341] Imaxe 4.5.56. PP-A37 Arenaza. 21.11.1991.	578
[342] Imaxe 4.5.57. PP-A26 Montrove. 30.03.1993.	579
[343] Imaxe 4.5.58. PP-A26 Montrove. 30.03.1993.	579
[344] Imaxe 4.5.59. PP-A22 A Choupana. 18.11.1993.	580
[345] Imaxe 4.5.60. PP-A22 A Choupana. 18.11.1993.	580
[346] Imaxe 4.5.61. PP-A33 Montesino. 28.06.1996.	581
[347] Imaxe 4.5.62. Monte do Sino en 1957.	581
[348] Imaxe 4.5.63. PP-A33 Montesino. 28.06.1996.	582
[349] Imaxe 4.5.64. Xerarquía Viaria. PXOU 1995.	589
[350] Imaxe 4.5.65. Xerarquía Viaria. PXOU 1995.	590
[351] Imaxe 4.5.66. Solo Urbano. Unidades de Execución. PERI. PXOU 1995.	594
[352] Imaxe 4.5.67. Solo Urbanizable Programado. PXOU 1995.	595
[353] Imaxe 4.5.68. Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995.	597
[354] Imaxe 4.5.69. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. PXOU 1995.	598
[355] Imaxe 4.5.30.a. Plano de Solos Urbanizados. PXOU de 1995.	602
[356] Imaxe 4.5.70. PP-E As Galeras. 07.07.1995.	603
[357] Imaxe 4.5.71. PP-E As Galeras. 07.07.1995.	603
[358] Imaxe 4.5.72. PP-B14R Lóngora. 09.09.1997.	604
[359] Imaxe 4.5.73. PP-B14R Lóngora. 09.09.1997.	604
[360] Imaxe 4.5.74. PP-D38R Granxal II. 28.05.1998.	605
[361] Imaxe 4.5.75. PP-D38R Granxal II. 28.05.1998.	606
[362] Imaxe 4.5.76. PP-B37 Fontedouro. 31.07.1998.	607
[363] Imaxe 4.5.77. PP-B37 Fontedouro. 31.07.1998.	607
[364] Imaxe 4.5.78. PP-B21R Icaria II, Pazo do Río. 01.10.1998.	608
[365] Imaxe 4.5.79. PP-B21R Icaria II, Pazo do Río. 01.10.1998.	608
[366] Imaxe 4.5.80. PP-D15R Romardeiro. 01.10.1998.	609
[367] Imaxe 4.5.81. PP-D15R Romardeiro. 01.10.1998.	609
[368] Imaxe 4.5.82. PP-1R Carballido. 29.03.2000.	610
[369] Imaxe 4.5.83. PP-1R Carballido. 29.03.2000.	610
[370] Imaxe 4.5.84. PP-3R Perillo. 29.06.2000.	611
[371] Imaxe 4.5.85. PP-3R Perillo. 29.06.2000.	611
[372] Imaxe 4.5.86. PP-B25R As Torres. 31.07.2000.	612
[373] Imaxe 4.5.87. PP-B25R As Torres. 31.07.2000.	612
[374] Imaxe 4.5.88. PP-A42R As Toxeiras. 29.11.2000.	613
[375] Imaxe 4.5.89. PP-A42R As Toxeiras. 29.11.2000.	613
[376] Imaxe 4.5.90. PP-A45R O Carballo III. 15.11.2001.	614
[377] Imaxe 4.5.91. PP-A45R O Carballo III. 15.11.2001.	614
[378] Imaxe 4.5.92. PP-D28R O Granxal I. 27.06.2002.	615
[379] Imaxe 4.5.93. PP-D28R O Granxal I. 27.06.2002.	615
[380] Imaxe 4.5.94. PP-D18R Icaria III, Pazo do Río. 26.09.2002.	616
[381] Imaxe 4.5.95. PP-D18R Icaria III, Pazo do Río. 26.09.2002.	616
[382] Imaxe 4.5.96. PP-B29R O Vieiro. 03.03.2003.	617
[383] Imaxe 4.5.97. PP-B29R O Vieiro. 03.03.2003.	618
[384] Imaxe 4.5.98. PP-S Canide. 20.05.2003.	619
[385] Imaxe 4.5.99. PP-S Canide. 20.05.2003.	619
[386] Imaxe 4.5.100. PP-I-33R Iñás. 30.06.2003.	620
[387] Imaxe 4.5.101. PP-I-33R Iñás. 30.06.2003.	621
[388] Imaxe 4.5.102. PP-2R Meixonfrío. 03.10.2003.	622
[389] Imaxe 4.5.103. PP-2R Meixonfrío. 03.10.2003.	623
[390] Imaxe 4.5.104. PS-I-3 Xardilandia. 28.04.2005.	624
[391] Imaxe 4.5.105. PS-I-3 Xardilandia. 28.04.2005.	624

[392] Imaxe 4.5.106. PP-B31R Mesón da Auga. 06.05.2005.	625
[393] Imaxe 4.5.107. PP-B31R Mesón da Auga. 06.05.2005.	625
[394] Imaxe 4.5.108. PP-4R Oleiros. 24.11.2005.	626
[395] Imaxe 4.5.109. PP-4R Oleiros. 24.11.2005.	626
[396] Imaxe 4.5.110. Interpretación Sistema Viario.	633
[397] Imaxe 4.5.111. Xerarquía Viaria. PXOM 2009.	633
[398] Imaxe 4.5.112. Novas Actuación Viarias. PXOM 2009.	634
[399] Imaxe 4.5.113. División en Distritos. PXOM 2009.	636
[400] Imaxe 4.5.113. Solo Urbano. Actuacións integradas. PXOM 2009.	640
[401] Imaxe 4.5.114. Proliferación de áreas residenciais asociadas a usos turísticos na rexión do Algarve. 2010.	642
[402] Imaxe 4.5.115. Solos Urbanizables Delimitados e incorporados polo PXOM 2009 de Oleiros.	643
[403] Imaxe 4.5.116. Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995.	645
[404] Imaxe 4.5.117. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. PXOU 1995.	646
[405] Imaxe 4.6.01. Seccións Censais Sada: Densidade de Poboación ano 2001.	658
[406] Imaxe 4.6.02. Parroquia de Sada. Concentración poboacional no núcleo urbano de Sada-Fontán.	659
[407] Imaxe 4.6.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	661
[408] Imaxe 4.6.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.	663
[409] Imaxe 4.6.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.	664
[410] Imaxe 4.6.06. Interpretación 1957-1977.	667
[411] Imaxe 4.6.07. Plano de Información de uso e altura da edificación. NSP 1977.	668
[412] Imaxe 4.6.08. Plano de Información de Esquema Xeral das NSP de Sada de 1977.	669
[413] Imaxe 4.6.10. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1986.	670
[414] Imaxe 4.6.12. Plan Especial do Porto de Fontán. 23.02.79.	673
[415] Imaxe 4.6.13. Fotografía aérea de Fontán. 2008.	673
[416] Imaxe 4.6.14. Plan Especial do Porto de Fontán. 23.02.79.	674
[417] Imaxe 4.6.15. Plano informativo 1: Modelo Territorial Proposto.	677
[418] Imaxe 4.6.16. Plano informativo 6: Sistema Viario Municipal Proposto.	678
[419] Imaxe 4.6.17. Plano de interpretación da xerarquía viaria proposta nas NSP de 1989.	679
[420] Imaxe 4.6.18. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Sada segundo as NSP-1989.	682
[421] Imaxe 4.6.19. Delimitación de parte do SAU-5 en Soñeiro.	687
[422] Imaxe 4.6.20. Plano de zonificación do SAU I-5 Soñeiro.	687
[423] Imaxe 4.6.21. SAU-6 Meirás.	688
[424] Imaxe 4.6.22. Plano de zonificación do SAU-6 Meirás.	688
[425] Imaxe 4.6.23. SAU-2 As Brañas.	689
[426] Imaxe 4.6.24. Plano de zonificación do SAU-2 As Brañas.	689
[427] Imaxe 4.6.25. SAU-10 Fortiñón.	690
[428] Imaxe 4.6.26. Plano de zonificación do SAU-10 Fortiñón.	690
[429] Imaxe 4.6.27. SAU-3 San Pedro de Veigue.	691
[430] Imaxe 4.6.28. Plano de zonificación do SAU-3 San Pedro de Veigue.	691
[431] Imaxe 4.6.29. Plano de interpretación da Xerarquía viaria proposta nas NSP de 1997.	695
[432] Imaxe 4.6.30. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Sada segundo as NSP-1997.	701
[433] Imaxe 4.6.31. SAUR-8 Meirás.	704
[434] Imaxe 4.6.32. Plano de zonificación do SAUR-8 Meirás.	704
[435] Imaxe 4.6.33. SAUR-4 Fontán.	705
[436] Imaxe 4.6.34. Plano de zonificación do SAUR-4 Fontán.	705
[437] Imaxe 4.6.35. UEI-23. 29.09.05.	706
[438] Imaxe 4.6.36. Plano de zonificación da UEI-23. 29.09.05.	707
[439] Imaxe 4.7.01. Seccións Censais Bergondo: Densidade de Poboación ano 2001.	721
[440] Imaxe 4.7.02. Unidades Poboacionais Singulares: Densidade de Poboación ano 2001.	722
[441] Imaxe 4.7.03. Centro Administrativo de Bergondo.	724
[442] Imaxe 4.7.04. Centro Comercial e Industrial en Guísamo.	724
[443] Imaxe 4.7.06. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	725
[444] Imaxe 4.7.07. Seccións Censais: Densidade de Turismos ano 2001.	727
[445] Imaxe 4.7.08. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.	728
[446] Imaxe 4.7.09. Clasificación Viaria das estradas que pasan polo concello de Bergondo.	731
[447] Imaxe 4.7.11. Núcleo Urbano de Gandarío. 2008.	733
[448] Imaxe 4.7.12. Núcleo Urbano de Recente Formación no Pedrido. 2008.	734
[449] Imaxe 4.7.13. Situación das Unidades de Actuacións NSP de 1992.	735
[450] Imaxe 4.7.14. Situación do solo urbanizable residencial e industrial das NSP de 1992.	736
[451] Imaxe 4.7.15. Clasificación do solo segundo as NSP de 1992. Concello de Bergondo.	738
[452] Imaxe 4.7.16. Polígono Industrial de Guísamo en Bergondo. 22.10.1986.	741
[453] Imaxe 4.7.17. Polígono Industrial de Guísamo en Bergondo. Plano de Zonificación.	742
[454] Imaxe 4.7.18. SAUR-R5 Baldomir. Pedras Brancas. 18.11.93.	743
[455] Imaxe 4.7.19. SAUR-R5 Baldomir. Pedras Brancas. Plano de Zonificación.	743
[456] Imaxe 4.8.01. Seccións Censais Abegondo: Densidade de Poboación ano 2001.	751
[457] Imaxe 4.8.02. Parroquias: Poboación ano 2000-2005-2009.	752
[G458] Imaxe 4.8.08. Evolución Poboacional das parroquias so concello de Abegondo.	753
[459] Imaxe 4.8.03. Entidades Singulares: Densidade de Poboación 2001.	753
[460] Imaxe 4.8.04. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	754
[461] Imaxe 4.8.05. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.	756
[462] Imaxe 4.8.08. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.	757
[463] Imaxe 4.8.09. Clasificación Viaria das estradas que pasan polo concello de Abegondo.	760
[464] Imaxe 4.8.10. Ordenanza 1 de bloque illado. De aplicación nos núcleos de Abegondo e Mabegondo.	763
[465] Imaxe 4.8.11. Cualificación do Solo Urbano de Mabegondo.	764
[466] Imaxe 4.8.12. Grao de Desenvolvemento das ordenanzas no solo urbano de Mabegondo.	765
[467] Imaxe 4.8.13. Situación das Unidades de Execución NSP de 1996.	766
[468] Imaxe 4.8.14. Situación do solo rústico apto para urbanizar das NSP de 1996.	767
[469] Imaxe 4.8.15. Clasificación do solo segundo as NSP de 1996. Concello de Abegondo.	768
[470] Imaxe 4.9.01. Seccións Censais Carral: Densidade de Poboación ano 2001.	776
[471] Imaxe 4.9.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.	779
[472] Imaxe 4.9.03. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.	781

[473] Imaxe 4.9.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.....	782
[474] Imaxe 4.9.05. Plano de Clasificación das estradas do termo municipal.....	786
[475] Imaxe 4.9.06. Fotomontaxe de Planos de Zonificación do Solo Urbano e Apto para Urbanizar. NSP 1984.....	787
[476] Imaxe 4.9.07. Ortofoto do Núcleo de Carral co novo viario executado. Ano 2008.....	788
[477] Imaxe 4.9.08. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1986.....	790
[478] Imaxe 4.9.09. Ordenación do Solo Urbano Monte Xalo NSP 1993.....	792
[479] Imaxe 4.9.10. Plano de Solo Urbano no Monte Xalo segundo as NSP 1993.....	792
[480] Imaxe 4.9.11. Ordenación completa do Ámbito da Urbanización O Castelo.....	793
[481] Imaxe 4.9.12. Plano de Zonificación da Urbanización O castelo. 1981.....	793
[482] Imaxe 4.9.13. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Carral segundo as NSP-1993.....	797
[483] Imaxe 4.9.14.SAU Os Capelos.....	799
[484] Imaxe 4.9.15. Plano de zonificación. Parcelario do SAU-1 e SAU-3.....	799
[485] Imaxe 4.9.16. Grao de Desenvolvemento do SAU Os Capelos.....	800
[486] Imaxe 4.10.01. Seccións Censais Betanzos: Densidade de Poboación ano 2001.....	808
[487] Imaxe 4.10.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.....	810
[488] Imaxe 4.10.03. Seccións Censais: Densidade de Tuisms ano 2001.....	812
[489] Imaxe 4.10.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.....	813
[490] Imaxe 4.10.05. Fotografía aérea do Núcleo de Betanzos. 1960.....	815
[491] Imaxe 4.10.06.Ortoimaxe da Cidade de Betanzos. 2003.....	816
[492] Imaxe 4.10.07. Estrutura viaria proposta.....	818
[493] Imaxe 4.10.08. Localización dos Solos Aptos para Urbanizar NSP 1987.....	821
[494] Imaxe 4.10.09. Localización dos Solos Aptos para Urbanizar NSP 1987.....	822
[495] Imaxe 4.10.10. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1987.....	824
[496] Imaxe 4.10.11. Polígono de Piadela SAU-7. Fase 1.....	827
[497] Imaxe 4.10.12. Plano de Zonificación PP SAU-7 Piadela.....	827
[498] Imaxe 4.10.11. Polígono de Piadela SAU-7. Fase 2.....	828
[499] Imaxe 4.10.12. Plano de Zonificación PP SAU-7 Piadela 1989.....	828
[500] Imaxe 4.10.13. SAU-3 O Pasatempo 1992.....	829
[501] Imaxe 4.10.12. Plano de Zonificación do SAU-3 O Pasatempo.....	829
[502] Imaxe 4.10.14. SAU-7 Piadela Sector 3. 1995.....	830
[503] Imaxe 4.10.15. Plano de Zonificación e Parcelación do SAU-7 Sector 3.....	830
[504] Imaxe 4.10.16. Plano de situación das Unidades de Actuación segundo as NSP-1996.....	836
[505] Imaxe 4.10.17. Plano de situación do Solo Apto para Urbanizar en Betanzos segundo as NSP-1996.....	837
[506] Imaxe 4.10.18. Plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Betanzos segundo as NSP-1996.....	838
[507] Imaxe 5.1. Vista aérea da península na que se asentaba a cidade orixinaria.....	843
[508] Imaxe 5.2. Entrada dende o nodo da Barcala. Ano 2000.....	844
[509] Imaxe 5.3. Nodo da Pasaxe no termo municipal coruñés. Ano 2000.....	845
[510] Imaxe 5.4. Nodo de Linares Rivas. Ano 2000.....	846
[511] Imaxe 5.4. Entrada principal ao polígono industrial de Sabón, termo municipal de Arteixo. Ano 2000.....	847
[512] Imaxe 5.1.1. Memoria de Aforos para a estrada AC-173. Qm.1. Ano 2008.....	851
[513] Imaxe 5.1.2. Memoria de Aforos para a estrada AC-174. Qm.2. Ano 2008.....	852
[514] Imaxe 5.1.3. Memoria de Aforos para a estrada AC-164. Qm.2. Ano 2008.....	853
[515] Imaxe 5.1.4. Memoria de Aforos para a estrada AC-221. Qm.3. Ano 2008.....	854
[516] Imaxe 5.1.5. Memoria de Aforos para a estrada AC-542. Qm.9. Ano 2008.....	855
[517] Imaxe 5.1.6. Memoria de Aforos para a estrada AC-523. Qm.7. Ano 2008.....	856
[518] Imaxe 5.1.7. Memoria de Aforos para a autoestrada AG-55. Qm.7. Ano 2008.....	857
[519] Imaxe 5.1.8. Memoria de Aforos para a estrada AC-552. Qm.5. Ano 2008.....	858
[520] Imaxe 5.1.9. Memoria de Aforos para a estrada AC-415. Qm.5. Ano 2008.....	859
[521] Imaxe 5.1.10. Análise do viario principal. Colmatación das beiravías.....	861
[522] Imaxe 5.1.11.Estimacións Plan Move. Ano 2009.....	863
[523] Imaxe 5.1.12. Estimación temporal dos viaxes cara o Obelisco dos Cantóns.....	864
[524] Imaxe 5.1.13.Estimación temporal dos viaxes cara o Obelisco dos Cantóns. Horizonte 2020.....	866
[525] Imaxe 5.2.1. Interpretación do Gráfico de IMD. 2005.....	868
[526] Imaxe 5.2.2. Grado de Conxestión das principais vías urbanas. IMD novembro 2007.....	870
[527] Imaxe 5.2.3. IMD en Semáforos. (datos 2007) e Grado de Conxestión das Vías de Penetración.....	872
[528] Imaxe 5.2.4. Distribución das IMD nas principais rúas da cidade. En violeta as máis intensas (datos 2007).....	873
[529] Imaxe 5.2.5. En azul mariño, os edificios de máis de dez alturas pertencentes as vías principais de entrada-saída.....	874
[530] Imaxe 5.3.1.Empresas e liñas concesionadas pola Dirección Xeral de Transportes daXunta de Galicia.....	882
[531] Imaxe 5.3.2. Accesibilidade da rede de servizos regulares por estrada.....	883
[532] Imaxe 5.3.3. PITGAL: proposta de implantación zonal.....	884
[533] Imaxe 5.3.4. Tipoloxía da rede ferroviaria en Galicia (ADIF).....	887
[534] Imaxe 5.3.5. Servizo de Rexionais en Galicia. Ano 2007.....	889
[535] Imaxe 5.3.6. Mapa Tarifario ATM A Coruña.....	900
[536] Imaxe 5.4.1. Usuarios do Bus Urbano por Paradas. 2007.....	903
[537] Imaxe 5.4.2. Evolución dos Usuarios do Bus Urbano por Paradas. 2005-2007.....	905
[538] Imaxe 5.4.3. Relación do Numero de Usuarios e a poboación existente. 2007.....	906
[539] Imaxe 5.4.4. Relación do Numero de Usuarios e a Densidade de Poboación no Distrito. 2007.....	907
[540] Imaxe 5.4.5. Liñas Propostas polo Estudo de Viabilidade.....	909
[541] Imaxe 5.4.6. Construción dunha liña de tranvía segundo o PXOM de 2009. Proposta A.....	910
[542] Imaxe 5.4.7. Construción dunha liña de tranvía segundo o PXOM de 2009. Proposta B.....	910
[543] Imaxe 5.4.8. Esquema de Apeadeiros do Metro Lixeiro.....	911
[544] Imaxe 5.4.9. Enquisa para saber o estado do Transporte público na Coruña.....	912
[545] Imaxe 5.4.10. Enquisa para saber o estado do Transporte público na Coruña.....	913
[546] Imaxe 6.1. Situación do primeiro(iniciativa estatal) e último (iniciativa privada) polígonos residenciais desenvolto.....	917
[547] Imaxe 6.2. Reparcelacións de vivenda unifamiliar en solo de núcleo rural. Parroquia de Cambre. 2009.....	919
[548] Imaxe 6.3. Núcleo de Castro de Elviña a principio dos anos setenta. Ao fondo o Barrio das Flores.....	920
[549] Imaxe 6.4. Núcleo de Castro de Elviña na actualidade. 2009.....	921
[550] Imaxe 6.5. Nodos de centralidade propostos.....	926
[551] Imaxe 6.6.Posición das actuacións urbanísticas dentro do territorio galego. 2010.....	927

Índice de Táboas:

[T1] Táboa 1.3.1. Magnitudes Básicas de Mobilidade. Galicia.....	38
[T2] Táboa 1.3.2. Iniciativas Europeas en Materia de Mobilidade Sostible.....	43
[T3] Táboa 2.1.1. Reparto Provincial en 1900.....	48
[T4] Táboa 2.1.2. Concellos máis poboados en 1900.....	49
[T5] Táboa 2.1.3. Reparto Provincial en 1950.....	52
[T6] Táboa 2.1.3. Concellos máis poboados en 1950.....	54
[T7] Táboa 2.1.4. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 1950.....	54
[T8] Táboa 2.1.5. Reparto Provincial en 1981.....	57
[T09] Táboa 2.1.6. Concellos máis poboados en 1981.....	59
[T10] Táboa 2.1.7. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 1981.....	59
[T11] Táboa 2.1.8. Reparto Provincial en 2001.....	63
[T12] Táboa 2.1.9. Concellos máis poboados en 2001.....	65
[T13] Táboa 2.1.10. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 2001.....	65
[T14] Táboa 2.1.11. Reparto Provincial en 2006.....	69
[T15] Táboa 2.1.12. Concellos máis poboados en 2006.....	71
[T16] Táboa 2.1.13. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 2006.....	71
[T17] Táboa 2.2.1. Áreas Urbanas.....	79
[T18] Táboa 2.2.2. Poboación Áreas Urbanas 1998-2007.....	81
[T19] Táboa 2.2.03. Hectáreas por clase de solo no Plan Comarcal.....	120
[T20] Táboas 2.2.04 e 2.2.05. Número de Turistas/ano e taxa de crecemento por habitante 1950-73.....	127
[T21] Táboa 2.2.06. Plan nacional de desenvolvemento económico e social.....	128
[T22] Táboa 2.2.07. Concentración de Poboación e Empresas.....	133
[T23] Táboa 2.2.08. Reparto orzamentario por zonas.....	136
[T24] Táboa 2.2.09. Reparto orzamentario por ámbitos sectoriais.....	136
[T25] Táboa 3.1.1. Número de Viaxes Totais segundo a enquisa de aforos.....	229
[T26] Táboa 3.1.01. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Presuposto.....	240
[T27] Táboa 3.1.03. Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015.....	257
[T28] Táboa 3.1.03. Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015.....	258
[T29] Táboa 3.2.01: Número de viaxeiros na liña Coruña-Vigo.....	278
[T30] Táboa 3.2.02: Número de viaxeiros na liña Coruña-Ferrol.....	281
[T31] Táboa 3.2.03: Número de viaxeiros na liña Coruña-Monforte.....	282
[T32] Táboa 3.2.04: Datos significativos do servizo de ferrocarril.....	283
[T33] Táboa 3.2.05: Velocidades máximas por tramos.....	283
[T34] Táboa 3.2.06: Lonxitude máxima dos trens.....	284
[T35] Táboa 3.2.07: Terminais de mercadorías.....	284
[T36] Táboa 3.2.08. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1996.....	285
[T37] Táboa 3.2.09. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1997.....	286
[T38] Táboa 3.2.10. Viaxeiros longo percorrido. 1997-1999.....	287
[T39] Táboa 3.2.11. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1998.....	288
[T40] Táboa 3.2.12. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1999.....	289
[T41] Táboa 3.2.13. Tráfico Ferroviario Rexional en Galicia. 2004-2005.....	290
[T42] Táboa 3.2.14. Número de autobuses por provincias e total. 1998-2008.....	293
[T43] Táboa 3.2.15: Media de Viaxeiros durante os anos 2005-2007. por Liñas.....	306
[T44] Táboa 4.1.01. Reparto da Superficie do Plan de Aliñacións de 1949.....	327
[T45] Táboa 4.1.02. Reparto da Superficie do PXOU da Coruña de 1966.....	336
[T46] Táboa 4.1.03. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1966).....	337
[T47] Táboa 4.1.05. Usos Globais PXOU-85.....	347
[T48] Táboa 4.1.06. Usos Pormenorizados do PXOU-85.....	348
[T49] Táboa 4.1.07. Solos Urbanizables PXOU-85.....	349
[T50] Táboa 4.1.08. Sistema de Espazos libre do PXOU-85.....	351
[T51] Táboa 4.1.09. Sistema de Equipamentos do PXOU-85.....	351
[T52] Táboa 4.1.10. Clasificación do Solo. PXOU de 1985.....	353
[T53] Táboa 4.1.11. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1985).....	354
[T54] Táboa 4.1.12. Sistemas Xerais de Espazos Libres. PXOM-98.....	366
[T55] Táboa 4.1.13. Capacidade residencial. PXOM-98.....	366
[T56] Táboa 4.1.14. Clasificación do Solo. PXOM de 1998.....	370
[T57] Táboa 4.1.15. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1998).....	371
[T58] Táboa 4.1.16. Áreas de futuras actuacións urbanísticas. PXOM-09 (AI).....	385
[T59] Táboa 4.1.17. Mobilidade por tipo de desprazamento. PXOM-09 (AI).....	392
[T60] Táboa 4.1.18. Clasificación do Solo. PXOM de 2009 (aprobación Inicial).....	395
[T61] Táboa 4.2.01. Clasificación do Solo. DSU 1977.....	416
[T62] Táboa 4.2.02 Clasificación do Solo. NSP 1995.....	420
[T63] Táboa 4.3.01. Coeficientes urbanísticos zonais.....	443
[T64] Táboa 4.3.02. Superficies de cada clase de solo. PXOU 1970.....	446
[T65] Táboa 4.3.03. Matriz de capacidade do Plan. PXOU 1987.....	450
[T66] Táboa 4.3.04. Cadro de Superficies do PXOU 1987.....	452
[T67] Táboa 4.3.05. Cadro de Planeamento desenvolvido PXOU 1987.....	453
[T68] Táboa 4.4.01. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.....	479
[T69] Táboa 4.4.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Cambre. 2000-2009.....	481
[T70] Táboa 4.4.03. Ordenanzas en Solo Urbano das NSP 1986 de Cambre.....	487
[T71] Táboa 4.4.04. Ordenanzas en Solo Apto para Urbanizar das NSP 1986 de Cambre.....	487
[T72] Táboa 4.4.03. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.....	492
[T73] Táboa 4.4.04. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.....	493
[T74] Táboa 4.4.05. Ordenanzas en Solo Urbano das NSP 1994 de Cambre.....	498
[T75] Táboa 4.4.06. Ordenanzas en Solo Apto para Urbanizar das NSP 1986 de Cambre.....	499
76 Imaxe 4.4.19. Fotocomposición dos Planos de Ordenación do Solo Urbano do Temple.....	499

[T77] Táboa 4.4.05. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1994.....	501
[T78] Táboa 4.5.01. Evolución Poboacional dos núcleos máis poboados con concello de Oleiros, 2000-2009.....	517
[T79] Táboa 4.5.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Cambre. 2000-2009.....	519
[T80] Táboa 4.5.03. Reparto de habitantes por núcleos. Plan Comarcal Cidade das Rías.....	526
[T81] Táboa 4.5.04. Ordenanzas Zonais das Norma Subsidiarias Presentadas en 1977.....	527
[T82] Táboa 4.5.05. Ordenanzas Zonais das Norma Subsidiarias Presentadas en 1977.....	527
[T83] Táboa 4.5.06. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977 (sen AD).....	531
[T84] Táboa 4.5.07. Resume numérico das Urbanizacións anteriores ao Plan Xeral.....	541
[T85] Táboa 4.5.08. Clase de solo: Superficie ocupada anterior ao Plan Xeral de 1984.....	542
[T86] Táboa 4.5.09. Estudo das densidades de vivenda por hectárea.....	549
[T87] Táboa 4.5.10. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal.....	551
[T88] Táboa 4.5.11. Ordenanzas en Solo Urbano do PXOU 1984 de Oleiros.....	555
[T89] Táboa 4.5.12. Dotacións Públicas das Unidades de Actuación en Convenio. PXOU 1984 de Oleiros.....	555
[T90] Táboa 4.5.13. Polígonos de Actuacións no solo urbano. PXOU 1984 de Oleiros.....	557
[T91] Táboa 4.5.14. Ordenanzas en solo non Urbanizable. PXOU 1984 de Oleiros.....	557
[T92] Táboa 4.5.15. Solos Urbanizables Programados. PXOU 1984 de Oleiros.....	557
[T93] Táboa 4.5.16. Clase de solo: Superficie ocupada. PXOU 1984.....	558
[T94] Táboa 4.5.17. Desenvolvementos Urbanísticos ao Abeiro do PXOU de Oleiros de 1984.....	560
[T95] Táboa 4.5.18. Proposta d e novos viais estruturantes. PXOU 1995.....	587
[T96] Táboa 4.5.19. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. PXOU 1995.....	588
[T97] Táboa 4.5.20. Ordenanzas en Solo Urbano do PXOU 1995 de Oleiros.....	591
[T98] Táboa 4.5.21. Unidades de Execución en Solo Urbano. PXOU 1995 de Oleiros.....	592
[T99] Táboa 4.5.22. Plans Especiais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOU 1995 de Oleiros.....	593
[T100] Táboa 4.5.23. Plans Especiais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOU 1995 de Oleiros.....	593
[T101] Táboa 4.5.24. Ordenanzas en solo non Urbanizable. PXOU 1995 de Oleiros.....	594
[T102] Táboa 4.5.25. Solos Urbanizables Programados. PXOU 1995 de Oleiros.....	595
[T103] Táboa 4.5.26. Solos Urbanizables Non Programados. PXOU 1995 de Oleiros.....	596
[T104] Táboa 4.5.27. Clasificación do Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995.....	597
[T105] Táboa 4.5.28. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.....	599
[T106] Táboa 4.5.29. Clase de solo: Superficie ocupada. PXOU 1995.....	600
[T107] Táboa 4.5.30. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. PXOM 2009.....	632
[T108] Táboa 4.5.31. Ordenanzas en Solo Urbano do PXOU 1995 de Oleiros.....	635
[T109] Táboa 4.5.32. Polígonos en Solo Urbano non Consolidado. PXOM 2009 de Oleiros.....	639
[T110] Táboa 4.5.33. Plans Especiais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOM 2009 de Oleiros.....	639
[T111] Táboa 4.5.34. Ordenanzas en solo non Urbanizable. PXOM 2009 de Oleiros.....	640
[T112] Táboa 4.5.35. Solos Urbanizables Delimitados. PXOM 2009 de Oleiros.....	641
[T113] Táboa 4.5.36. Solos Urbanizables Delimitados. Sistemas Xerais Imputados. PXOM 2009 de Oleiros.....	643
[T114] Táboa 4.5.37. Solos Urbanizables Non Delimitados ou Diferidos. PXOM 2009 de Oleiros.....	644
[T115] Táboa 4.5.38. Clasificación do Solo Urbanizable non Delimitado. PXOM 2009.....	644
[T116] Táboa 4.5.39. Clase de solo: Superficie ocupada. PXOM 2009.....	646
[T117] Táboa 4.6.01. Reparto Poboación no concello de Sada.....	654
[T118] Táboa 4.6.02. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Sada. 2000-2009.....	658
[T119] Táboa 4.6.03. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Sada. 2000-2009.....	661
[T120] Táboa 4.6.04. Normas Zonais das NSP 1977 de Sada.....	668
[T121] Táboa 4.6.03. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977.....	670
[T122] Táboa 4.6.04. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977.....	671
[T123] Táboa 4.6.05. Normas Zonais da MP- NSP 1984 de Sada.....	672
[T124] Táboa 4.6.06. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. NSP 1989.....	680
[T125] Táboa 4.6.07. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1989.....	681
[T126] Táboa 4.6.08. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1989.....	681
[T127] Táboa 4.6.09. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1989.....	681
[T128] Táboa 4.6.10. Ordenanzas Reguladoras en solo rústico e núcleo rural. NSP 1989.....	682
[T129] Táboa 4.6.11. SAU das NSP 1989.....	683
[T130] Táboa 4.6.12. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1989.....	683
[T131] Táboa 4.6.13. Novo Solo Apto para Urbanizar. MP-NSP 1991.....	685
[T132] Táboa 4.6.14. Solo Apto para Urbanizar con plan parcial aprobado.....	686
[T133] Táboa 4.6.15. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. NSP 1997.....	696
[T134] Táboa 4.6.16. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1997.....	698
[T135] Táboa 4.6.17. Ordenanzas Reguladoras en solo rústico. NSP 1997.....	699
[T136] Táboa 4.6.18. Unidades de Execución Integral. NSP 1997. Sada.....	700
[T137] Táboa 4.6.19. Solo Apto para Urbanizar. NSP 1997.....	701
[T138] Táboa 4.6.20. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1997.....	702
[T139] Táboa 4.6.21. Solo Apto para Urbanizar con plan parcial aprobado.....	703
[T140] Táboa 4.7.01. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Bergondo. 2000-2009.....	722
[T141] Táboa 4.7.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Bergondo. 2000-2009.....	725
[T142] Táboa 4.7.03. Clasificación Vial das Estradas no Termo Municipal de Bergondo (NSP-92).....	732
[T143] Táboa 4.7.04. Ordenanzas de aplicación en Solo Urbano e Núcleo Rural. (NSP-92).....	732
[T144] Táboa 4.7.05. Unidades de Actuación en Solo Urbano. (NSP-92).....	734
[T145] Táboa 4.7.06. Solo Urbanizable Residencial e Industrial. (NSP-92).....	737
[T146] Táboa 4.7.06. Solo Urbanizable Residencial e Industrial. (NSP-92).....	737
[T147] Táboa 4.7.08. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977.....	739
[T148] Táboa 4.8.01. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Bergondo. 2000-2009.....	752
[T149] Táboa 4.8.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Abegondo. 2000-2009.....	754
[T150] Táboa 4.8.03. Clasificación Vial das Estradas no Termo Municipal de Abegondo (NSP-96).....	761
[T151] Táboa 4.8.04. Ordenanzas de aplicación en Solo Urbano e Rústico. (NSP-96).....	762
[T152] Táboa 4.8.05. Unidades de Execución en Solo Urbano. (NSP-96).....	765
[T153] Táboa 4.8.06. Solo Urbanizable. (NSP-96).....	767
[T154] Táboa 4.8.06. Superficie adicada a cada clase de solo. (NSP-96).....	768
[T155] Táboa 4.9.01. Evolución Poboacional do Núcleo de Carral. 2000-2009.....	777
[T156] Táboa 4.9.02. Evolución Poboacional da Parroquia de Carral. 2000-2009.....	778
[G157] Gráfico 4.9.09. Evolución Poboacional da Parroquia Principal respecto das Outras. 2000-2009.....	778

[T158] Táboa 4.9.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Carral. 2000-2009.....	779
[T159] Táboa 4.9.03. Xerarquía Viaria NSP 1984.....	785
[T160] Táboa 4.9.04. Ordenanzas de Solo Urbano. NSP 1984.....	787
[T161] Táboa 4.9.05. Ordenanzas de Solo Urbanizable. NSP 1984.....	788
[T162] Táboa 4.9.06. Ordenanzas de Solo Rústico. NSP 1984.....	789
[T163] Táboa 4.9.03. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.....	789
[T164] Táboa 4.9.04. Superficie Desenvolvida segundo as NSP 1984.....	791
[T165] Táboa 4.9.05. Determinacións para o Solo Urbano NSP 1993.....	795
[T166] Táboa 4.9.06. Determinacións para as Unidades de Execución en Solo Urbano NSP 1993.....	796
[T167] Táboa 4.9.07. Determinacións para o Solo Urbanizable NSP 1993.....	796
[T168] Táboa 4.9.08. Determinacións para o Solo Non Urbanizable (Común e de Núcleo Rural) NSP 1993.....	796
[T169] Táboa 4.9.05. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1993.....	797
[T170] Táboa 4.10.01. Evolución Poboacional da Parroquia de Carral. 2000-2009.....	809
[T171] Táboa 4.10.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Betanzos. 2000-2009.....	811
[T172] Táboa 4.10.03. Ordenanzas de Solo Urbano e Núcleos Rurais. NSP 1987.....	820
[T173] Táboa 4.10.04. Unidades de Actuación en Solo Urbano. NSP 1987.....	820
[T174] Táboa 4.10.05. Ordenanzas de Solo Urbanizable. NSP 1987.....	823
[T175] Táboa 4.10.06. Ordenanzas de Solo Rústico. NSP 1984.....	823
[T176] Táboa 4.10.07. Betanzos: clase de solo: superficie ocupada. NSP 1987.....	824
[T177] Táboa 4.10.08. Superficie Desenvolvida segundo as NSP 1987.....	825
[T178] Táboa 4.10.09. Determinacións para o Solo Urbano NSP 1996.....	834
[T179] Táboa 4.10.10. Determinacións para as Unidades de Execución en Solo Urbano NSP 1996.....	835
[T180] Táboa 4.10.11. Determinacións para o Solo Urbanizable (interpretación) NSP 1996.....	836
[T181] Táboa 4.10.12. Determinacións para o Solo Non Urbanizable (incluídas as do SNU de Núcleo Rural) NSP 1996.....	837
[182] Táboa 4.10.13. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1996.....	839
[T183] Táboa 5.1.1. División analítica das unidades edificatorias con presenza nas vías principais.....	862
[T184] Táboa 5.1.2. Superficie adscrita a cada intervalo temporal en estudo (Ha).....	864
[T185] Táboa 5.2.1. Aforos das Principais Vías de Penetración.....	869
[T186] Táboa 5.2.2. Vías con Alto Nivel Conxectivo.....	871
[T187] Táboa 5.2.3. Vías con Alto Nivel Conxectivo.....	871
[T188] Tráfico aproximado na liña Coruña – Sada. 1940.....	877
[189] Táboa 5.3.1. Evolución do transporte regular de viaxeiros por estrada.....	880
[T190] Táboa 5.3.2. Concesións do Ministerio de Fomento con tráfico en Galicia.....	881
[T191] Táboa 5.3.6. Orzamentos ferroviario en Obra para Galicia. Ano 2008.....	885
[T192] Táboa 5.3.7. Comparativa de tempo e prezos entre nodos.....	886
[T193] Táboa 5.3.8. Principais relacións Ferroviarias Orixe-Destino. Ano 2006.....	888
[T194] Táboa 5.3.9. Características das liñas de media distancia. Ano 2006.....	889
[T195] Táboa 5.3.10. Relacións de Media distancia con máis de 10.000 viaxeiros. Anos 2004 e 2006.....	890
[T196] Táboa 5.3.11. Comparación entre O Ferrocarril e o Autobús no Eixo Atlántico.....	890
[T197] Táboa 5.3.3. Parámetros de Mobilidade Metropolitana.....	894
[T198] Táboa 5.3.4. Reparto Modal de Transporte Público.....	894
[T199] Táboa 5.3.5. Datos de Mobilidade na área urbana da Coruña.....	895
[T200] Táboa 5.3.12. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña.....	897
[T201] Táboa 5.3.13. Número de Liñas e Expedicións.....	898
[T202] Táboa 5.3.14. Cobertura dos núcleos de poboación.....	898
[T203] Táboa 5.3.15. Plan de Marquesiñas e postes de sinalización para o PTM da Coruña.....	900
[T204] Táboa 5.3.16. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña. Proxección ano 2013.....	902
[T205] Solo urbanizado consumido. 1966-2009.....	922

Índice de Gráficos:

[G1] Gráfico 1.3.1. Distribución do Número de Usuarios por Modo de Desprazamento. Galicia	39
[G2] Gráfico 1.3.2. Reparto Xeral dos Desprazamentos Diarios.	39
[G3] Gráfico 1.3.3. Reparto Modal en Medios Mecanizados.	40
[G4] Gráfico 2.1.1. Concellos máis poboados en 1900.	50
[G5] Gráfico 2.1.2. Concellos máis poboados en 1950.	55
[G06] Gráfico 2.1.3. Concellos máis poboados en 1981.	60
[G07] Gráfico 2.1.4. Porcentaxe de crecemento dos concellos máis poboados en 1981.	60
[G8] Gráfico 2.1.5. Concellos máis poboados en 2001.	66
[G9] Gráfico 2.1.6. Porcentaxe de crecemento dos concellos máis poboados en 2001.	66
[G10] Gráfico 2.1.7. Concellos máis poboados en 2006.	72
[G11] Gráfico 2.1.8. Porcentaxe de crecemento dos concellos máis poboados en 2006.	72
[G12] Gráfico 2.2.1. Poboación 1998.	79
[G13] Gráfico 2.2.2. Superficie Qm ²	80
[G14] Gráfico 2.2.3. Densidade por Qm ²	80
[G15] Gráfico 2.2.4. Poboación e superficie dos aglomerados.	82
[G16] Gráfico 2.2.5. Densidade dos aglomerados.	82
[G17] Gráfico 2.2.6. Superficie residencial 2000-05, área Coruña.	86
[G18] Gráfico 2.2.7. Superficie residencial 2000-05, área Ferrol.	86
[G19] Gráfico 2.2.8. Evolución da superficie residencial 2000-05, área Ferrol.	87
[G20] Gráfico 2.2.9. Superficie residencial 2000-05, área periférica.	87
[G21] Gráfico 2.2.10. Poboación e desprazamentos, área da Coruña, 2001.	88
[G22] Gráfico 2.2.11. Duración dos desprazamentos, área da Coruña, 2001.	89
[G23] Gráfico 2.2.12. Poboación e desprazamentos, área de Ferrol, 2001.	89
[G24] Gráfico 2.2.13. Duración dos desprazamentos, área de Ferrol, 2001.	90
[G25] Gráfico 2.2.14. Poboación e desprazamentos, área periférica, 2001.	90
[G26] Gráfico 2.2.15. Duración dos desprazamentos, área periférica, 2001.	91
[G27] Gráfico 2.2.16. Porcentaxe de desprazamentos segundo a poboación residente.	92
[G28] Gráfico 2.2.17. Poboación e turismo, área da Coruña, 2001.	93
[G29] Gráfico 2.2.18. Variación da poboación e turismo, área da Coruña, 2001.	93
[G30] Gráfico 2.2.19. Porcentaxe de variación da poboación e turismo, área da Coruña, 2001.	94
[G31] Gráfico 2.2.20. Poboación e turismo, área de Ferrol, 2001.	94
[G32] Gráfico 2.2.21. Variación da poboación e turismo, área de Ferrol, 2001.	95
[G33] Gráfico 2.2.22. Porcentaxe de variación da poboación e turismo, área de Ferrol, 2001.	95
[G34] Gráfico 2.2.23. Poboación e turismo, área Periférica, 2001.	96
[G35] Gráfico 2.2.24. Variación da poboación e turismo, área periférica, 2001.	96
[G36] Gráfico 2.2.25. Porcentaxe de variación da poboación e turismo, área periférica, 2001.	97
[G37] Gráfico 2.2.26. Índice de motorización para os anos 1998 e 2005.	100
[G38] Gráfico 2.2.27. Variación do índice de motorización.	102
[G39] Gráfico 2.2.28. Porcentaxe de concentración do sector servizos.	105
[G40] Gráfico 2.2.29. Porcentaxe de concentración do sector industrial.	107
[G41] Gráfico 2.2.30. Porcentaxe de concentración do sector da construción.	109
[G42] Gráfico 2.2.31. Porcentaxe de concentración do sector inmobiliario.	111
[G43] Gráfico 2.2.32. Porcentaxes de clase de solo no Plan Comarcal.	122
[G44] Gráfico 2.3.1 Poboación intercensal no termo municipal da Coruña.	163
[G45] Gráfico 2.3.2. Poboación intercensal nos concellos pertencentes ao Consorcio das Mariñas.	164
[G46] Gráfico 2.3.3. Usos do Solo. Área Urbana.	181
[G47] Gráfico 2.3.4. Usos do Solo.	182
[G48] Gráfico 2.3.5. Usos do Solo. Pormenorización.	183
[G49] Gráfico 3.2.01. Evolución da construción da rede de vía ancha en España.	267
[G50] Gráfico 3.2.02. Evolución anual do tráfico de viaxeiros en servizos rexionais.	285
[G51] Gráfico 3.2.03. Evolución anual do tráfico de viaxeiros en servizos de longo percorrido 1997-1999.	287
[G52] Gráfico 3.2.04. Peso relativo de cada corredor 2004-2005.	291
[G53] Gráfico 3.2.05. Viaxeiros das Liñas Subvencionadas.	292
[G54] Gráfico 3.2.06. Custo das Liñas Subvencionadas.	292
[G55] Gráfico 3.2.07. Déficit das Liñas Subvencionadas.	292
[G56] Gráfico 3.2.05. Número de autobuses por provincias e total. 1998-2008.	293
[G57] Gráfico 3.2.06. Número de autobuses por cada 1.000 persoas. 2002-2008.	294
[G58] Gráfico 3.2.07. Plan Arterial da Coruña. 1974. Redes de transporte público interprovincial.	306
[G59] Gráfico 4.1.01. Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	311
[G60] Gráfico 4.1.02. Evolución poboacional concello da Coruña 1998-2008.	312
[G61] Gráfico 4.1.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	313
[G62] Gráfico 4.1.04. Evolución do Parque Automobilístico. 1998-2008.	313
[G63] Gráfico 4.1.05. Evolución do número de vehículos durante a década 1998-2008.	314
[G64] Gráfico 4.1.06. Evolución do número de turismo fronte ao incremento poboacional durante a década 1998-2008.	314
[G65] Gráfico 4.1.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	315
[G66] Gráfico 4.1.05. Reparto da Superficie do Plan de Aliñacións de 1949.	326
[G67] Gráfico 4.1.05. Reparto da Superficie do Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1966.	336
[G68] Gráfico 4.1.06. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1966).	337
[G69] Gráfico 4.1.06. Evolución Poboacional durante o período de vixencia do PXOU-85.	343
[G70] Gráfico 4.1.13. Plano de Clasificación, PXOU de 1985.	354
[G71] Gráfico 4.1.08. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1985).	355
[G72] Gráfico 4.1.15. Plano de Clasificación, PXOM de 1998.	370
[G73] Gráfico 4.1.15. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1998).	371
[G74] Gráfico 4.1.16. Clasificación do solo, PXOM 2009. Elaboración Propia.	395
[G75] Gráfico 4.1.17. Superficie adicada a cada clase de solo polo planeamento xeral.	396
[G76] Gráfico 4.1.18. Porcentaxe de cada planeamento parcial sobre o total desenvolvido.	397
[G77] Gráfico 4.1.19. Planeamento de Desenvolvemento da Coruña sobre o total da Área Urbana.	398

[G78] Gráfico 4.2.01. Arteixo: Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	399
[G79] Gráfico 4.2.02. Arteixo: Evolución Poboacional 1998-2008.	400
[G80] Gráfico 4.2.03. Arteixo: Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	401
[G81] Gráfico 4.2.04. Arteixo: Evolución do Parque Automobilístico. 1998-2008.	401
[G82] Gráfico 4.2.05. Evolución do número de vehículos durante a década 1998-2008.	402
[G83] Gráfico 4.2.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.	402
[G84] Gráfico 4.2.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	403
[G85] Gráfico 4.2.08. Reparto da Superficie Da DSU do ano 1977.	415
[G86] Gráfico 4.2.09. Clasificación do Solo. NSP 1995.	421
[T87] Táboa 4.2.03. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (NSP 1995).	421
[G88] Gráfico 4.2.09. Clasificación do Solo. NSP 1995.	422
[G89] Gráfico 4.2.10. Porcentaxe de cada planeamento de desenvolvemento sobre o total desenvolvido.	427
[G90] Gráfico 4.1.11. Superficie adicada a cada clase de solo polos sucesivos planeamentos.	428
[G91] Gráfico 4.2.12. Planeamento de Desenvolvemento de Arteixo sobre o total da Área Urbana.	429
[G92] Gráfico 4.3.01. Culleredo: evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	430
[G93] Gráfico 4.3.02. Evolución poboacional 1998-2008.	431
[G94] Gráfico 4.3.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	431
[G95] Gráfico 4.3.04. Evolución do Parque Automobilístico. 1998-2008.	432
[G96] Gráfico 4.3.05. Evolución do número de vehículos durante a década 1998-2008.	433
[G97] Gráfico 4.3.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.	433
[G98] Gráfico 4.3.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	434
[G99] Gráfico 4.3.08. Culleredo: número de vivendas segundo a data de construción.	440
[100] Gráfico 4.3.08. Reparto superficial da clase de solo no PXOU 1970.	446
[G101] Gráfico 4.3.09. Reparto superficial da clase de solo no PXOU 1987.	452
[G102] Gráfico 4.3.10. Reparto superficial dos desenvolvementos urbanosPXOU 1987 e PS de aplicación.	454
[G103] Gráfico 4.3.11. Reparto superficial dos desenvolvementos urbanosPXOU 1987 e PS de aplicación.	455
[104] Gráfico 4.3.12. Superficie adicada a cada clase de solo polos sucesivos planeamentos de Culleredo.	473
[G105] Gráfico 4.3.13. Planeamento de Desenvolvemento de Culleredo sobre o total da Área Urbana.	474
[G106] Gráfico 4.4.01. Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	475
[G107] Gráfico 4.4.02. Evolución poboacional 1998-2008.	476
[G108] Gráfico 4.4.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	476
[G109] Gráfico 4.4.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.	477
[G110] Gráfico 4.4.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	477
[G111] Gráfico 4.4.06. Evolución do número de turismos fronte ao incremento poboacional durante a década 1998-2008.	478
[G112] Gráfico 4.4.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	478
[G113] Gráfico 4.4.08. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.	480
[G114] Gráfico 4.4.09. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.	482
[G115] Gráfico 4.4.10. Número de vivendas segundo a data de construción.	485
[G116] Gráfico 4.4.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1986.	492
[G117] Gráfico 4.4.12. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro das NSP 1986.	493
[G118] Gráfico 4.4.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1994.	502
[G119] Gráfico 4.4.14. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro das NSP 1994.	503
[G120] Gráfico 4.4.15. Porcentaxe de cada planeamento de desenvolvemento sobre o total desenvolvido.	508
[G121] Gráfico 4.4.16. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral. ...	509
[G122] Gráfico 4.4.17. Planeamento de Desenvolvemento de Cambre sobre o total da Área Urbana.	510
[G123] Gráfico 4.5.01. Evolución poboacional en Oleiros durante o século XX e valores de migración intercensal.	512
[G124] Gráfico 4.5.02. Evolución poboacional 1998-2008.	513
[G125] Gráfico 4.5.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	514
[G126] Gráfico 4.5.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.	514
[G127] Gráfico 4.5.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	515
[G128] Gráfico 4.5.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.	516
[G129] Gráfico 4.5.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	516
[G130] Gráfico 4.5.08. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.	518
[131] Gráfico 5.4.09. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.	520
[G132] Gráfico 4.5.10. Número de vivendas segundo a data de construción.	523
[G133] Gráfico 4.5.11. Evolución da Poboación Parroquial no Termo Municipal de Oleiros. 1960-2000.	524
[G134] Gráfico 4.5.12. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1986.	531
[G135] Gráfico 4.5.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros. PXOU 1984.	559
[G136] Gráfico 4.5.14. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro do PXOU de 1984.	561
[G137] Gráfico 4.5.15. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros. PXOU 1995.	599
[G138] Gráfico 4.5.16. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro Do PXOU de 1995.	601
[G139] Gráfico 4.5.17. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros. PXOM 2009.	647
[G140] Gráfico 4.5.18. Porcentaxe de solo ocupado por cada sector no termo municipal de Oleiros.	649
[G141] Gráfico 4.5.19. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral. ...	650
[G142] Gráfico 4.5.18. Planeamento de Desenvolvemento de Oleiros sobre o total da Área Urbana.	652
[G143] Gráfico 4.6.01. Evolución poboacional en Sada durante o século XX e valores de migración intercensal.	653
[G144] Gráfico 4.6.02. Evolución poboacional 1998-2008.	654
[G145] Gráfico 4.6.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	655
[G146] Gráfico 4.6.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.	655
[G147] Gráfico 4.6.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	656
[G148] Gráfico 4.6.06. Evolución do número de turismos fronte ao incremento poboacional durante a década 1998-2008.	657
[G149] Gráfico 4.6.07. Índices de Convergencia Sada 1998-2008.	657
[G150] Gráfico 4.6.08. Evolución Poboacional das parroquias rurais de Sada e da parroquia de Sada 2000-2009.	660
[G151] Gráfico 4.6.09. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.	660
[G152] Gráfico 4.6.11. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.	662
[G153] Gráfico 4.6.10. Número de vivendas segundo a data de construción.	665
[G154] Gráfico 4.6.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Sada nas NSP 1977.	671
[G155] Gráfico 4.6.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Sada nas NSP 1989.	684
[G156] Gráfico 4.6.14. Porcentaxe de solo ocupada por cada planeamento parcial estudado NSP 1989.	686

[G157] Gráfico 4.6.15. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Sada nas NSP 1989.....	702
[G158] Gráfico 4.6.16. Porcentaxe de solo ocupada por cada planeamento parcial estudado NSP 1997.	703
[159] Gráfico 4.6.17. Solos desenvolvidos segundo os diferentes Plans de ámbito xeral.....	708
[G160] Gráfico 4.6.18. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral. ...	715
[G161] Gráfico 4.6.19. Planeamento de Desenvolvemento de Sada sobre o total da Área Urbana.	716
[G162] Gráfico 4.7.01. Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.....	717
[G163] Gráfico 4.7.02. Evolución poboacional 1998-2008.	718
[G164] Gráfico 4.7.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	718
[G165] Gráfico 4.7.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.....	719
[G166] Gráfico 4.7.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	719
[G167] Gráfico 4.7.06. Evolución do número de turismos e poboación durante a década 1998-2008.	720
[G168] Gráfico 4.7.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	720
[G169] Gráfico 4.7.08. Evolución Poboacional das parroquias so concello de Bergondo.....	723
[G170] Gráfico 4.7.12. Número de vivendas segundo a data de construción.	729
[G171] Gráfico 4.7.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Bergondo NSP 1992.	739
[G172] Gráfico 4.7.14. Porcentaxe da superficie ocupada por cada solo desenvolvido.....	740
[G173] Gráfico 4.7.13. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral. ...	744
[G174] Gráfico 4.7.14. Planeamento de Desenvolvemento de Bergondo sobre o total da Área Urbana.	745
[G175] Gráfico 4.8.01. Bergondo: Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	746
[G176] Gráfico 4.8.02. Evolución poboacional 1998-2008.	747
[G177] Gráfico 4.8.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	748
[G178] Gráfico 4.8.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.....	749
[G179] Gráfico 4.8.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	749
[G180] Gráfico 4.8.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.....	750
[G181] Gráfico 4.8.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	750
[G182] Gráfico 4.8.11. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.	755
[G183] Gráfico 4.8.12. Número de vivendas segundo a data de construción.	758
[G184] Gráfico 4.8.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Abegondo NSP 1996.	769
[G185] Gráfico 4.8.14. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral. ...	770
[G186] Gráfico 4.9.01. Carral: evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	771
[G187] Gráfico 4.9.02. Evolución poboacional 1998-2008.	772
[G188] Gráfico 4.9.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	773
[G189] Gráfico 4.9.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.....	774
[G190] Gráfico 4.9.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	774
[G191] Gráfico 4.9.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.....	775
[G192] Gráfico 4.9.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	775
[G193] Gráfico 4.9.08. Evolución Poboacional do Concello de Carral e do Núcleo capital. 2000-2009.....	777
[G194] Gráfico 4.9.10. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.	780
[G195] Gráfico 4.9.11. Número de vivendas segundo a data de construción.	783
[G196] Gráfico 4.9.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1984.	791
[G197] Gráfico 4.9.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Carral nas NSP 1993.	798
[G198] Gráfico 4.9.14. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral. ...	801
[G199] Gráfico 4.9.15. Planeamento de Desenvolvemento de Carral sobre o total da Área Urbana.....	802
[G200] Gráfico 4.10.01. Betanzos: evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.	803
[G201] Gráfico 4.10.02. Evolución poboacional 1998-2008.	804
[G202] Gráfico 4.10.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.	805
[G203] Gráfico 4.10.04. Evolución do parque automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.	805
[G204] Gráfico 4.10.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.	806
[G205] Gráfico 4.10.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008...	807
[G206] Gráfico 4.10.07. Índices de Convergencia 1998-2008.	807
[G207] Gráfico 4.10.08. Evolución Poboacional do Núcleo Principal respecto do resto municipal. 2000-2009.....	809
[G208] Gráfico 4.10.09. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.	811
[G209] Gráfico 4.10.10. Betanzos: número de vivendas segundo a data de construción.	814
[210] Gráfico 4.10.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Betanzos nas NSP 1987.....	825
[G211] Gráfico 4.10.12. Porcentaxe do solo desenvolvido segundo as NSP 1987.....	826
[G212] Gráfico 4.10.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Betanzos nas NSP 1996.	839
[G213] Gráfico 4.10.14. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.	840
[G214] Gráfico 4.10.15. Planeamento de desenvolvemento de Betanzos sobre o total da área urbana.	841
[G215] Gráfico 5.1.1. Porcentaxe de ocupación de cada tipoloxía analizada nas principais vías.....	860
[G216] Gráfico 5.1.2. Superficie adscrita a cada período temporal (minutos) en estudo (Ha).	865
[G217] Gráfico 5.2.1. Evolución da IMD nas Vías de Acceso á Cidade. 1965-2008.	867
[G218] Gráfico 5.2.2. Aforos das principais vías de penetración.....	869
[T219] Gráfico 5.3.1. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña.	897
[G220] Gráfico 5.3.2. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña. Proxección ano 2013.	902

*A Carmen. A Sabela.
Aos meus pais.*

1. INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES. ESTADO DA CUESTIÓN.

A construción do territorio na súa ampla extensión, ten coñecido varias fases ao longo da súa historia, a maior parte delas cunha forte compoñente rural, que vai rachar na última etapa coa aparición da expansión ilimitada das cidades. Nesta tese centrámola súa conformación nos desenvolvementos urbanísticos regulados polo planeamento dentro dun territorio concreto. Asemade, estudaremos unha das consecuencias inmediatas emanadas deste modelo de cidade caracterizada polo aumento exponencial dos desprazamentos (Hall, 1996).

En efecto, se a conxestión urbana é producida en gran medida polo automóbil, con efectos directos sobre o consumo de combustible, a saúde, o valor dos predios e incluso a perda de competitividade cidadá, porqué seguimos incentivando o seu uso creando novas infraestruturas, que sabemos quedarán rapidamente absorbidas pola crecente demanda dos usuarios (Servant, 1996).

O poder de atracción do vehículo privado se caracteriza pola súa velocidade, confort e imaxe (Pozueta, 2000), malia que calquera de estes non sexa reflexo da realidade. Inflúe por tanto a coidada manipulación nos medios de comunicación, copando as pausas publicitarias con frases doadas de recordar –“¿te gusta conducir?”¹, para inducir a un consumo globalizado elevando a súa posesión coma obxecto de desexo. O vehículo privado é o modo de desprazamento que máis solo precisa para se desenvolver, directamente proporcional á súa velocidade, canto máis rápido máis solo precisa consumir. Asemade, os custos asociados alcanzan o dobre co transporte público (Pozueta, 2005).

Sen embargo, atopámonos ante un proceso de cambio (Pozueta, 2005). Cómo se están a producir as transformacións e cal é o grado de influencia na morfoloxía urbana é obxecto do máximo interese para xeógrafos, urbanistas, arquitectos, enxeñeiros e sociólogos.

“La reflexión sobre la experiencia acumulada en movilidad urbana desde la aparición de los medios motorizados de transporte, constituye, sin duda, una tarea imprescindible si se pretende abordar con responsabilidad la organización y el diseño urbano en el siglo XXI.”

Julio Pozueta Echávarri, 2005, páx. 5.

En efecto, accións como o “*Traffic Calming*” traducidas por zona 30 ou temperado do tráfico (Porto, Pozueta, 2008, p. 10), e incorporada con relativo éxito en varias zonas de Coruña (As Roseiras) e Santiago (Fontiñas), ou máis específicas como os *Woonerf* (camiño residencial) con gran acollida en Holanda dende finais dos anos sesenta, con prioridade total do peón sobre os automóviles que circulan a velocidades moi baixas; son medidas parciais, que inducen a pensar nunha involución da apropiación por parte do vehículo privado do espazo da rúa.

¹ <http://www.youtube.com/watch?v=Kp9knrC10PU>

As investigacións, no eido de Programas Marco da Unión Europea, se encadran dentro dos seguintes grandes temas:

- **Preocupacións medioambientais**, caracterizadas na diminución dos gases de efecto invernadoiro, máis tamén na redución do consumo de combustibles fósiles.
- **Preocupacións sociais**, na que se tente dar resposta á poboación xeral das súas necesidades de mobilidade evitando o “*access deprivation*” (falta de equidade en función do nivel de renda).
- **Preocupacións pola perda de produtividade** debida aos problemas de conxestión circulatoria que inciden directamente na perda de calidade ambiental (Buckanan, 1963).

Non obstante, a aposta polo transporte público non debe significar unha resposta a determinados hábitos establecidos, máis ben, debe ser entendido coma unha actuación dentro da *Xestión da Demanda de Transporte*² (Ferguson, 1990; Pozueta, 1992, Moya, 2007).

O estudo da área urbana da Coruña encádrase dentro destas preocupacións, na procura de caracterizar a estrutura urbana que soporta o crecemento da propia cidade e de localizar os subnodos nos que apoiar a descentralización. Vai tempo que non é suficiente permanecer pechado nos límites municipais se queremos coñecer o comportamento da mobilidade cotiá (Precado, 1991; 2008). Asemade, compre analiza-las diferentes tipoloxías de asentamento que se dan na contorna metropolitana para intentar dar resposta a nosa hipótese de partida sobre os actuais niveis de tráfico que soporta a cidade:

“Son, en gran medida, la consecuencia del mantenimiento de unas estructuras urbanas que hacen de las infraestructuras para el tráfico rodado el principal elemento de articulación metropolitana y regional, así como el componente esencial del diseño de las nuevas áreas urbanas.”

Julio Pozueta Echávarri, 2005, páx. 13.

Compre reflexionar cara adopción de novos modelos urbanos baseados nas experiencias históricas ou novas propostas teóricas que poidan levarse á práctica como o barrio Wiiki en Helsinki (Gauzin-Muller, 2001). A adopción destas medidas leva aparelado unha longa fase de implementación progresiva na que se ven implicados tódolos axentes sociais, económicos e culturais, ligados a políticas medioambientais fortemente concienciadas polas consecuencias negativas dunha expansión ilimitada.

O aumento da complexidade e interdependencia dos sistemas de desprazamento postos en práctica ou en proxecto, dentro dos espazos urbanos, restrinxe a creación dun enfoque sectorizado por modo de transporte. Ao contrario, débese andar na procura de **Sistemas de Desprazamentos Integrados**, mediante a cooperación entre medios amables (a pé ou bicicleta) e modos de transporte mecánicos diversificados, onde a calidade do servizo prestado, a integración de tarifas e a xestión técnica e loxística da rede sexa unha prioridade continua.

² Máis coñecido polas verbas en inglés; *Transportation Demand Management*.

Segundo o profesor Pozueta os modelos de investigación actuais apóianse nas seguintes correntes complementarias:

- **Baixa demanda de mobilidade motorizada. Intento de controlar a dispersión urbana;** na terminoloxía inglesa –*sprawl*–, (Fariña, 1998). Interesa destacar a corrente denominada *New Urbanism*³ que dende a súa fundación en 1993 presenta un modelo de cidade mallada fronte ao característico crecemento suburbial estadounidense de urbanizacións illadas enganchadas ás redes de autoestradas. Unha recomendación contrastada desaconsella a utilización de parámetros de densidade moi baixos, propicios para o uso do automóbil. Neste caso debemos sinalar a progresión explícita no concello de Oleiros que, partindo de delimitacións de solos urbanizables con baixas edificabilidades, nos posteriores planeamentos foi densificando e dotando de maior complexidade de usos as novas delimitacións. Sen embargo a proliferación de urbanizacións desconectadas non se detivo xa que está implícito no propio modelo dirixido a satisfacer unha demanda de poder económico determinado.
- **Preferencia do Transporte Público.** Se fundamenta na correcta relación entre a planificación da cidade e o transporte público, onde a coordinación entre ambas materias vaia soldada. En xeral, a planificación do transporte público e a urbanística manexan tempos diferentes, e a primeira non se desenvolve ata pasados uns anos que consoliden certas densidades dentro do ámbito. Esta intervención a posteriori resulta moito máis custosa, estando condicionada polo espazo dispoñible para o trazado das redes. O obxectivo principal pasa por adaptar os crecementos urbanísticos ás redes de transporte público e ordenar a expansión entorno a itinerarios peonís e ciclistas conectados coas estacións e paradas da rede.
- **Escala peonil e de paseo (*walkable*).** En principio elaborada como defensa da invasión do vehículo (as *woonerf* son boa proba); hoxe en día, o uso global implica o estudo de tódalas partes da cidade para que a maior parte dos desprazamentos podan realizarse a pé. Esta idea por si soa non sobrevive en cidades con radios superiores aos tres quilómetros ou áreas urbanas extensas, debe ser conveniada con liñas de transporte público. Dito doutra forma, en cidades medias ou grandes a escala de actuación desta solución se empraza no barrio ou no distrito onde a súa operatividade e competitividade con outras formas de desprazamento resulta vantaxosa.

1.1. NORMATIVA EXISTENTE.

En termos globais, Galicia non conta cun corpo normativo xeral en materia de transportes e mobilidade coma acontece noutras Comunidades Autónomas que teñen desenvolvido unha

³ www.cnu.org

profusa lexislación na materia, na liña das súas actuacións; Cataluña⁴ (Herce, 2009), Andalucía, a Comunidade Valenciana, O País Vasco, Baleares e Navarra.

Debemos facer obrigada referencia á Lei do Aire francesa, que data de 1996. Nela, aparece a necesidade de desenvolver Plans de Desprazamentos Urbanos (PDU) para cidades maiores de 100.000 habitantes, onde se regule o transporte, a circulación e o aparcadoiro (Gauzin-Müller, 2002).

A produción normativa galega, lonxe de partir dunha directrices ordenadoras, preferiu atallar aspectos parciais no que se estaban a dar certos conflitos, case todos eles referidos ao transporte por estrada de persoas. Na actualidade coexisten, dúas leis, nove decretos e sete ordes:

- Lei 6/1996 de Coordinación dos Servizos de Transportes Urbanos e Interurbanos por Estrada. Malia que incide na necesidade de cooperación interadministrativa, amosa carencias para acadar os fins de integración dos servizos nunha rede única⁵.
 - Regula poucas materias (creación e modificación de servizos e localización de paradas).
 - A vontade de cooperación vese truncada pola inexistencia de órganos colexiados. Está baseada nos Plans de Explotación con dereitos de preferencia por parte dos operadores existentes.
- Lei 4/1999 de Declaración de Servizo Público de Titularidade da Xunta de Galicia do Transporte Público Marítimo de Viaxeiros na Ría de Vigo⁶.

Segundo o Plan Integral de Transportes de Galicia (PITGAL), entregado á Dirección Xeral de Transportes en marzo de 2009, as principais debilidades en materia normativa de transportes involucran as seguintes materias:

- Viaxeiros por estradas. A Comunidade ten elaborado normativa referente á organización xeral (Consello Galego de Transportes, Xunta Arbitral, Comité Galego de Transportes), tarifas de taxis e autobuses, transportes especiais (escolares e obreiros).
- Mercadorías e instalacións loxísticas.
- Ferroviario. Inclúese o sistema tranviario ou de metro lixeiro das cidades de Vigo e A Coruña.
- Aéreo. Heliportos e aeródromos da Comunidade.
- Marítimo e Portos. Necesidade abordada no Plan Estratéxico de Portos de Galicia 2005-2008.

⁴ Llei 9/2003 de la Movilitat, ou máis recentemente o Decret 152/2007 d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, que obriga aos centros de traballo a se dotar dun plan de mobilidade. Facer mención das Directrices Nacionais de Mobilidad de Cataluña, que proxecta para un escenario futuro unha serie de estratexias para conseguir o obxectivo de mellora na accesibilidade pero tamén de reducir os impactos negativos xerados polo desprazamento (Directrius nacionals de mobilitat de Catalunya, p. 9). Outro documento de referencia é o Decreto 344/2006 do Goberno catalán para a realización de estudos de mobilidade.

⁵ Art. 3. Lei 6/1996. Por outra banda, a creación dunha única rede integrando servizos urbanos e interurbanos concentraría aspectos moi positivos como a planificación de infraestruturas, a ordenación do territorio, a planificación de servizos, e a súa explotación, a política de tarifas común dentro dunha posición de compensacións, a publicidade, información e relación cos usuarios e a introdución de tecnoloxías de xestión de tráfico e frota.

⁶ Modificada polo artigo 24 da Lei 9/2003 e posteriormente declarada contraria ao dereito comunitario nos seus principios fundamentais na Sentenza do 9 de marzo de 2006 do Tribunal de Xustiza das Comunidades Europeas.

- Urbano e Metropolitano. Parcialmente abordado na Lei 6/1996, pero que debe abordar aspectos transversais tanto nos modos de transporte coma nas infraestruturas; intercambiadores, aparcadoiros, carrís BUS-VAO).

Moitas das carencias son supridas pola *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (LOTT) de ámbito estatal, xunto co seu Regulamento (ROTT), no que se inclúen os servizos concesionais.

1.2. INICIATIVAS EUROPEAS.

Dende a firma do Tratado de Roma en 1957, a política de transportes conforma unha das grandes liñas competenciais da Unión en comunión cos Estados membros⁷. Con anterioridade diversas iniciativas non puideron cristalizar pola inexistencia dun órgano común (Henrich-Franke, 2009, p. 222). Coa previsión de que o 80% dos europeos residan en zonas urbanas no ano 2020, non debe resultar estraño que o transporte urbano constitúa unha preocupación básica no seo da Comisión⁸. O obxectivo actual non deixa de ser a busca de fórmulas para conseguir unha mobilidade sostible; do que é claro reflexo a publicación no ano 2001 do Libro Branco⁹ titulado: *A Política Europea de Transportes de cara a 2010, a Hora da Verdade*. Ese libro anticipou a integración da problemática do transporte urbano na política europea de mobilidade sostible, avogando pola loita contra a conxestión e a eficiencia do sistema de transportes e a súa intermodalidade.

En continuidade coa iniciativa anterior, o 25 de setembro de 2007 foi publicado o Libro verde¹⁰ sobre transporte urbano que leva por título; *Cara unha nova Cultura da Mobilidade Urbana*. Do que se extraen certas reflexións:

- A definición das competencias da Unión Europea.
- A procura dos ámbitos que requiren a presenza da Unión.
 - Elaboración dun concepto integrador.
 - Obtención e difusión de datos fiables e comparables.
 - Avaliación dos gastos externos dos diversos modos de transporte.
- Difusión e intercambio de boas prácticas, con abondosos exemplos dos que tomar nota.
- Financiamento de proxectos referidos a criterios de sostibilidade no transporte e a protección do medio ambiente.

Dada a prolixa labor investigadora dos países europeos, só superada por Xapón e os Estados Unidos de América, a Unión Europea estableceu case dende os seus orixes programas de

⁷ Título V do Tratado. Art. 70-80. Regulando a codecisión no artigo 251.

⁸ Con carácter sectorial pódense consultar a Directiva 2008/50/CE de 21 de maio relativa á calidade do aire; Regulamento CE nº 1370/2007, de 23 de outubro relativo ás obrigacións de servizo público; Directiva 2005/0283/CE de 22 de outubro sobre a adquisición de vehículos limpos. Tamén as lexislacións de carácter modal como a Directiva 2001/14/CE ou 2004/49/CE relativas á seguridade ferroviaria e aeroportuaria e a tarificación das infraestruturas ferroviarias; a Directiva 2000/40/CE sobre protección de vehículos a motor.

⁹ Comisión Europea. COM (2001)0370.

¹⁰ Comisión Europea. COM (2007)0551.

fomento de Investigación e Desenvolvemento¹¹ (I+D). Así, foron creados os Programas Marco¹² (*Framework Programs -FP-*) plurianuais que levan funcionando dende 1984 para o desenvolvemento de investigacións en diversas materias co ánimo de reforzar a base científica e tecnolóxica da industria europea, favorecendo a súa competitividade internacional. O órgano responsable encargado dos Programas é a Dirección Xeral de Investigación¹³, pertencente á Comisión Europea.

Dentro do 4º FP (1994-1998) se desenvolveron distintos programas.

- Intermodalidade no transporte público: VIRGIL, OPIUM, CENTAUR, HSR-COMET, FATIMA, INTRAMUROS.
- Planeamento integrado nas redes de mobilidade: TRANSLAND, CARISMA, ADONIS¹⁴.
- Innovación en sistemas alternativos de propulsión: JUPITER, BELT, ELCIDIS (subprograma THERMIE), UTOPIA.
- Hábitos e aproveitamento de sinerxías: LEDA, ARTIST, SESAME¹⁵.
- Xestión de medios de transporte: ICARO, CONCERT, LEAN, REFORM.

Dentro do 5º FP (1998-2002), cun orzamento de 2.705 millóns de euros para proxectos vencellados ao Crecemento Competitivo e Sostible e outros 2.125 millóns de euros para os asociados a investigacións sobre Enerxía, Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible; se desenvolveron os seguintes programas.

- Desenvolvemento de medidas diversas sobre mobilidade urbana e sistemas de transportes limpos: VOYAGER, CIVITAS¹⁶, MOST¹⁷, PORTAL.
- Específicos: BYPAD, GAUSS, CUTE, F-MAN, MOSES.

¹¹ O reto para o ano 2010 era financiar proxectos de investigación transnacionais por valor do 3% do PIB da Unión Europea.

¹² Grazas a eles, se teñen creado organismos europeos de investigación; o Centro Común de Investigación (CCI) que fomenta a cooperación e transmisión de coñecemento entre os países da Unión é un deles.

¹³ http://ec.europa.eu/dgs/research/index_es.html

¹⁴ Substitución dos traxectos curtos en automóbil por viaxes non motorizadas.

¹⁵ *Security Service in Satellite Mobility*. Centrado no control das flotas e xestión da mobilidade segundo as novas tecnoloxías en información. Unha parte do estudo proba a relación directa entre densidade e uso do transporte público onde unha das conclusións máis salientables do informe era que malia a existencia dun transporte público de calidade era preciso animar a utiliza-lo por parte da poboación, e desanimar aos condutores a acceder a determinadas zonas conxestionadas mediante medidas coercitivas ou dinerarias. Entre estas, a regulación do aparcadoiro é a medida que máis inflúe no uso do vehículo privado (Pozueta, 2005).

¹⁶ <http://www.civitas-initiative.org/main.phtml?lan=en> Proposto pola propia Comisión Europea no 2002 e presentado como: “medidas radicais para a mobilidade urbana sostible” e desenvolvía oito puntos de investigación:

1. Vehículos ecolóxicos e infraestruturas limpas.
2. Xestión da demanda e restricións en zonas sensíbles.
3. Xestión da demanda e ingresos segundo a política de prezos integrada no nivel económico da zona.
4. Incentiva-lo transporte público e mellora-la calidade do servizo.
5. Novos modos de uso e propiedade do vehículo. Promoción do estilo de vida sen automóbil.
6. Novos modos de distribución de mercadorías.
7. Medidas incentivadas innovadoras para a xestión da demanda de mobilidade.
8. Integración de sistemas de xestión e información do transporte.

Foron seleccionadas 19 cidades subvencionadas con 50 millóns de euros cada unha adheridas a catro subprogramas diferentes:

- MIRACLES: Innovación tecnolóxica e políticas asociadas á participación cidadá (Barcelona, Roma, Winchester, Cork).
- TELLUS: Fomento do transporte público, a bicicleta e a redución da conxestión, a contaminación acústica, ambiental e os desprazamentos en vehículo privado (Göteborg, Rotterdam, Bucarest, Gdynia, Berlín)
- TRENDSETTER: Esquemas avanzados de mobilidade, vehículos de baixa emisividade de ruído e gases (Estocolmo, Lille, Praga, Graz, Pécs).
- VIVALDI: Medidas estratéxicas que fomentasen a inclusión social, a economía e vitalidade urbana, a sostibilidade e a saúde en benestar dos cidadáns (Nantes, Kaunas, Bremen, Bristol, Aalborg).

¹⁷ Presentado baixo o lema: Estratexias na Xestión da Mobilidade para as Próximas Décadas, para impulsar proxectos globais de mobilidade. Creación do Consorcio Most que agrupa e canaliza as experiencias europeas. A difusión dos proxectos pode verse no portal ELTIS (Servizo Europeo de Información sobre Transporte Local).

No 6º FP (2002-2006) cun orzamento total de 17.500 millóns de euros, o obxectivo principal foi a creación do Espazo Europeo de Investigación¹⁸ (EEI). Dos sete grandes temas de investigación no que se subdivide, o destinado ao Desenvolvemento Sostible tiña asignado unha partida orzamentaria de 2.120 millóns de euros. Tralo éxito do programa CIVITAS, decídese ofertar unha segunda rolda chamada CIVITAS II¹⁹ na que participan 17 novas cidades. Asemade, se crea o Civitas Forum como punto de encontro anual das experiencias europeas en materia de mobilidade.

No momento de redacción deste traballo doutoral atopámonos inmersos no 7º FP (2007-2013)²⁰ que partía dunha cuantía orzamentaria de 53.200 millóns de euros en clara alusión a conseguir o obxectivo do 3% do PIB. Está distribuído en sete grupos; Cooperación, Ideas, Persoas, Habilidades, Coordinación das Actividades de Investigación e Enerxía Atómica.

O grupo de Cooperación ten por obxectivo a colaboración internacional en proxectos de investigación que promovan o progreso na tecnoloxía e o coñecemento. Dispón dun orzamento de 32.413 millóns de euros repartidos en dez áreas temáticas; Saúde, Alimentación, Tecnoloxía da Información, Nanotecnoloxías, Enerxía, Medio Ambiente (incluído o cambio climático), Transporte (4.160 millóns €), Ciencias Socioeconómicas e Humanidades, Espazo e Seguridade.

Dentro da área temática de Transportes, os obxectivos perseguen o desenvolvemento dun sistema eficiente, amable co medio ambiente, e intelixente. As actividades comprometidas son as seguintes:

- Transporte Aéreo: Redución de emisións, motores e combustibles alternativos, xestión do tráfico aéreo, seguridade, eficacia medioambiental.
- Transporte en superficie sostible; ferroviario, por estradas e no mar: Desenvolvemento de motores eficientes e limpos, reducir o impacto do cambio climático, investimento en estacións intermodais a nivel rexional e nacional, vehículos menos contaminantes e máis seguros, mantemento e construción de infraestruturas, economía de escalas.
- Apoio no Sistema de Navegación Global Europeo; Galileo e EGNOS: Servizo de navegación e coordinación, uso eficiente do sistema de navegación por satélite.

Noutro chanzo, compre salientar a creación da iniciativa POLIS²¹ que agrupa un total de 13 rexións e 47 cidades europeas, entre elas cinco españolas (Bilbao, Burgos, Madrid, Barcelona, Hospitalet de Llobregat) que dende 1989 promove proxectos I+D+I en materia de transporte

¹⁸ European Research Area. http://ec.europa.eu/research/era/index_en.htm

¹⁹ Con propostas de maior alcance, o Programa CIVITAS II se subdivide en catro subprogramas:

- CARAVEL: creación de áreas restrinxidas, aparcadoiros disuasorios, implantación dun sistema de transporte público en masa, facilitar o transporte alternativo e a mellora do sistema de información ao usuario (Xénova, Cracovia, Burgos, Stuttgart).
- MOBILIS: Fomento da produción e uso de combustibles non fósiles, troco nos hábitos de mobilidade, implantación de sistemas transporte urbano sostible nos novos países membros (Toulouse, Venecia, Odense, Debrecen, Ljubljana).
- SMILE: Mellora da calidade do aire e a creación dun sistema de transporte seguro, sostible e flexible (Malmö, Norwich, Tallin, Potenza, Suceava).
- SUCCESS: Creación dun modelo de mobilidade sostible para cidades occidentais de pequeno e mediano tamaño e a súa aplicación en cidades do leste por contraste (La Rochelle, Preston, Ploiesti).

²⁰ <http://ec.europa.eu/research/fp7/>

²¹ <http://www.polis-online.org/> European Cities and Regions Networking for innovative Transport Solutions.

metropolitano en favor dunha mobilidade sostible na procura dun intercambio de coñecemento, para o cal se promoven os seguintes actos:

- Organización e participación en eventos de formación e difusión de coñecemento.
- Incentiva a Investigación e a educación.
- Publicacións e apoio no intercambio de coñecemento.

Formaron parte do marco xeral os Proxectos GAUDI, LLAMD, CITIES, SCOPE, encargados de aspectos como a xestión de tráfico, sistemas de información, control de accesos aos centros históricos, guiado de vehículos, adaptación de carrís. Na actualidade están en marcha 23 proxectos que seguen a estela dos anteriores e incorporan novas materias como o Proxecto STADIUM que incorpora a tecnoloxía do Sistema Intelixente de Transporte²² (ITS) na organización de grandes eventos deportivos (Sudáfrica, India e Londres). Tamén a continuación e difusión do Proxecto CIVITAS no denominado CIVITAS CATALIST para a adopción de medidas de aforro no transporte urbano. Por último interesa facer referencia ao Proxecto CATCH (*Carbon Aware Travel Choise*) na procura de alternativas de mobilidade amables co medio ambiente.

Existen outras experiencias europeas alleas aos Programas Marco pero similar interese. En materia de transportes a referencia se atopa na asociación de autoridade do transporte metropolitano, denominada EMTA (*European Metropolitan Transportation Asociation*), con trinta e tres entidades europeas representadas, entre as que se atopan seis españolas.

O tipo de programas impulsados dende a Unión Europea abrangue temas tan amplos como a mobilidade, o medio ambiente, a innovación tecnolóxica, e o desenvolvemento conxunto das rexións. Algún destes programas son:

- Programa INTERREG: Destinado ao desenvolvemento local dos transportes sostible mediante a cooperación internacional. Divide o territorio da Unión en trece rexións que atenden a divisións físicas ou que forman parte dun ecosistema semiautónomo.
- Programa URBAN: Promovido polo Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional (FEDER), promove a recuperación de áreas urbanas degradadas mediante políticas de fomento de rexeneración económica baixo un modelo sostible.
- Programa LIFE: Se integran proxectos destinados ao medio ambiente e á cooperación con países en desenvolvemento. Estruturado en tres subprogramas:
 - LIFE-Nature: Preservación de hábitats naturais.
 - LIFE-Environment: Implantación de políticas medioambientais.
 - LIFE-Thrid Countries: Asistencia técnica a países en vía de desenvolvemento para proxectos medioambientais.

Dentro do programa se realizou o Proxecto CATCH (*Clean Accessible Transportation for Community Healthy*) inserido nas cidades de Liverpool, Potenza e Suceava co obxectivo de reducir a contaminación ambiental.

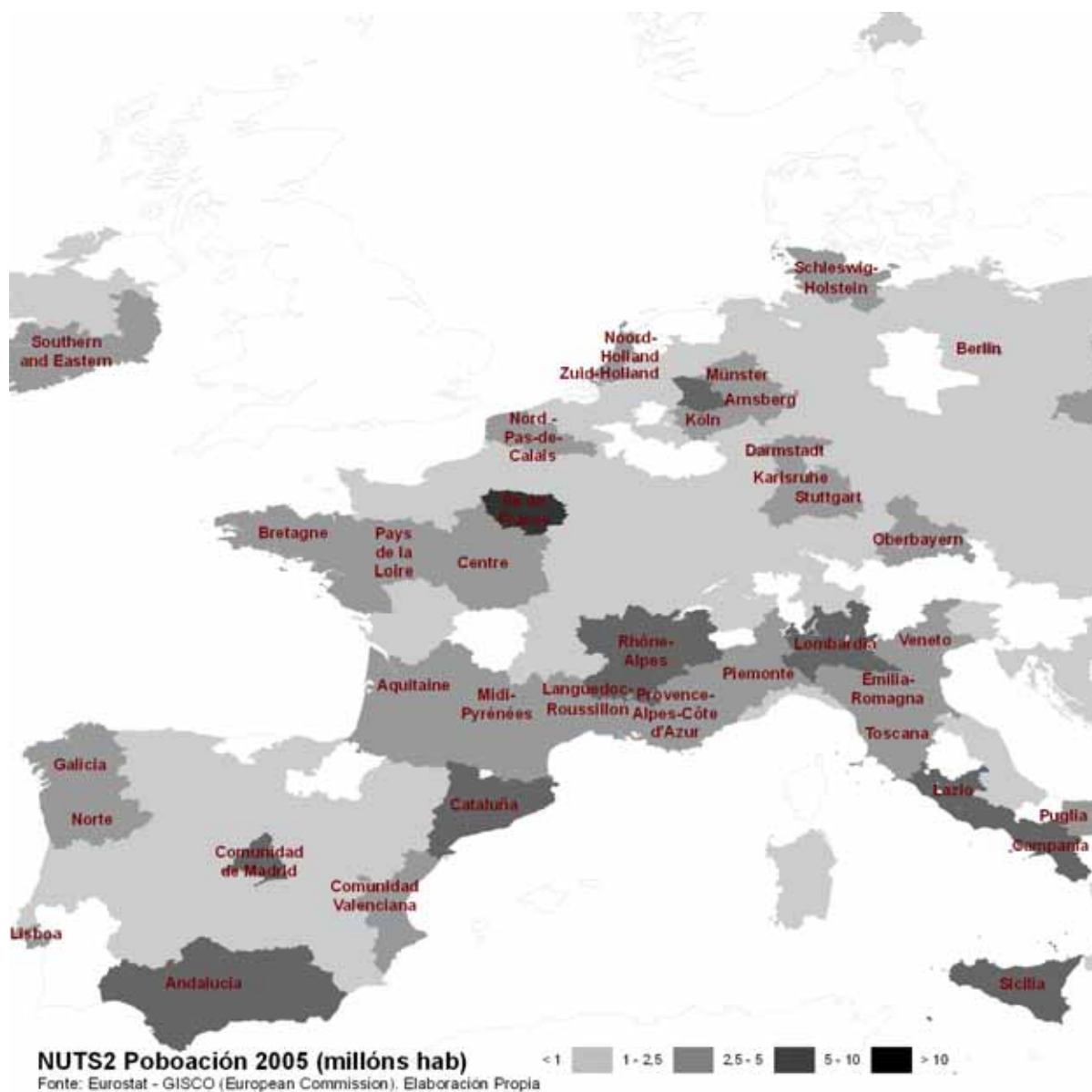
A participación galega nestes temas resulta escasa, cun marcado carácter subsidiario na posta en práctica de medidas sectoriais. A iniciativa real de proxectos de investigación se centra no

²² http://ec.europa.eu/transport/its/road/road_en.htm

ámbito da Universidade dentro do Programa Marco do Espazo Europeo de Investigación atopándose en estado embrionario.

1.3. AGÚNS DATOS DE PARTIDA. PROCURA DE ENQUISAS SOBRE MOBILIDADE NA ZONA DE ESTUDO.

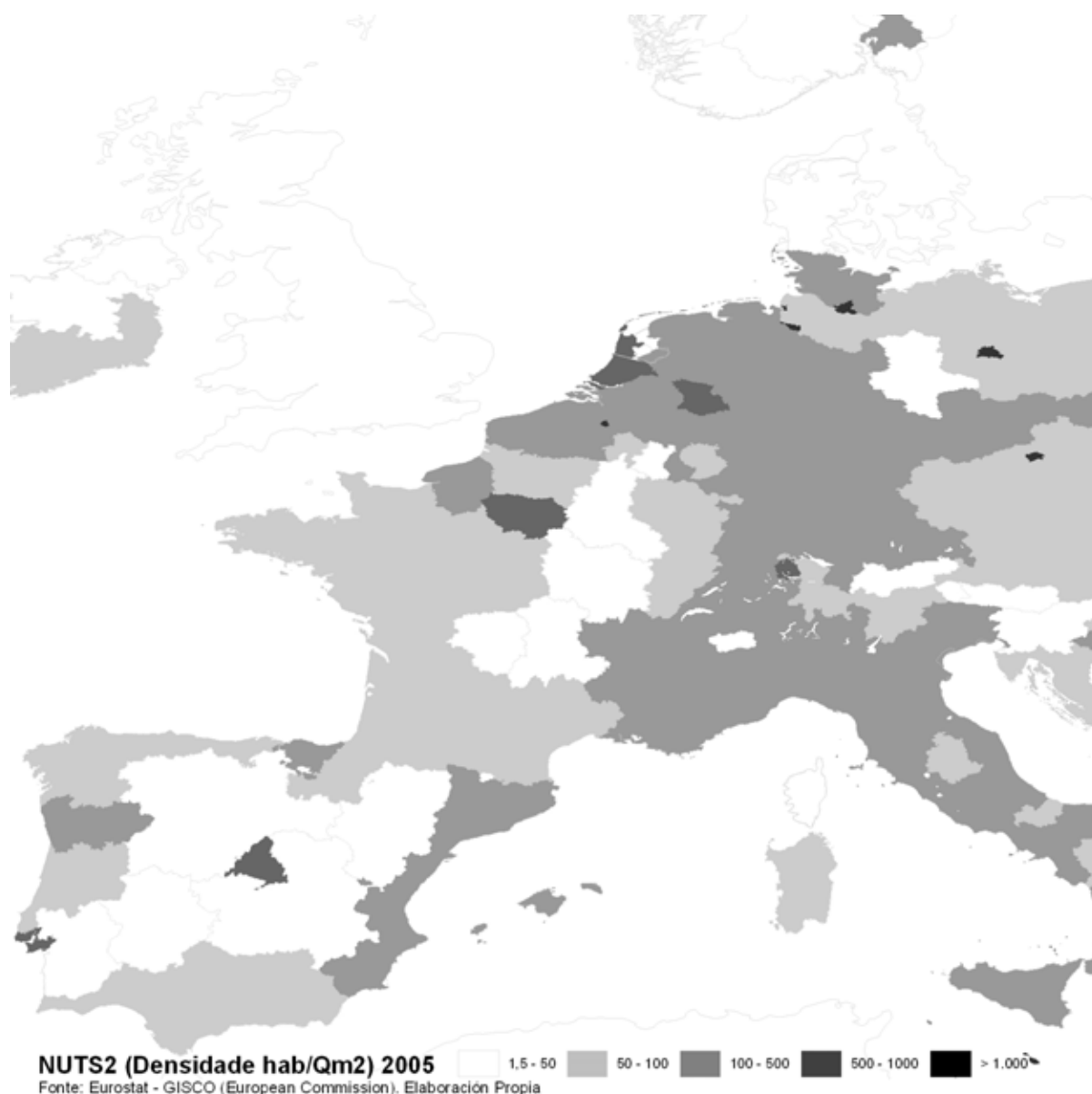
Entre os programas da Unión Europea para incentivar a investigación en aspectos de transporte e mobilidade, se atopa un proxecto específico de xestión de datos recollidos na Axencia Europea de Estatística; EUROSTAT. Si ben, estes datos son de gran valor, na actualidade atópanse incompletos, segundo o país de referencia²³. A sistematización e o control de calidade da recollida de datos que se está a implementar, posibilitará o uso para as investigacións futuras.



[1] Imaxe 1.3.1. Poboación ano 2005. NUTS-2.
Fonte: Eurostat - GISCO. Elaboración propia

²³ Os datos do Reino Unido non son accesibles na base de datos pública.

As seguintes imaxes cumpren unha dobre función; por unha banda permítenos aproximarnos ao noso estudo dende unha óptica gradual, entendendo o valor dos propios datos estatísticos coma unha estratificación discreta da realidade representada. Por outra banda, serve de introdución ao que será o verdadeiro interese deste traballo doutoral, que tentará dar un paso máis aló para mergullarnos, seguindo unha metodoloxía propia, ao seguinte chanzo de comprensión do aglomerado urbano; é dicir, as pezas conformadoras do territorio urbanizado. Así, da primeira imaxe (1.3.1) extraemos que Galicia ocupa unha posición intermedia, dentro do sistema rexional de poboamento. Por riba dela, atopámo-los grandes nodos de concentración poboacional, as rexións máis industrializadas e as capitais estatais, que concentran para si o poder administrativo e decisorio dos países conformantes da Unión.



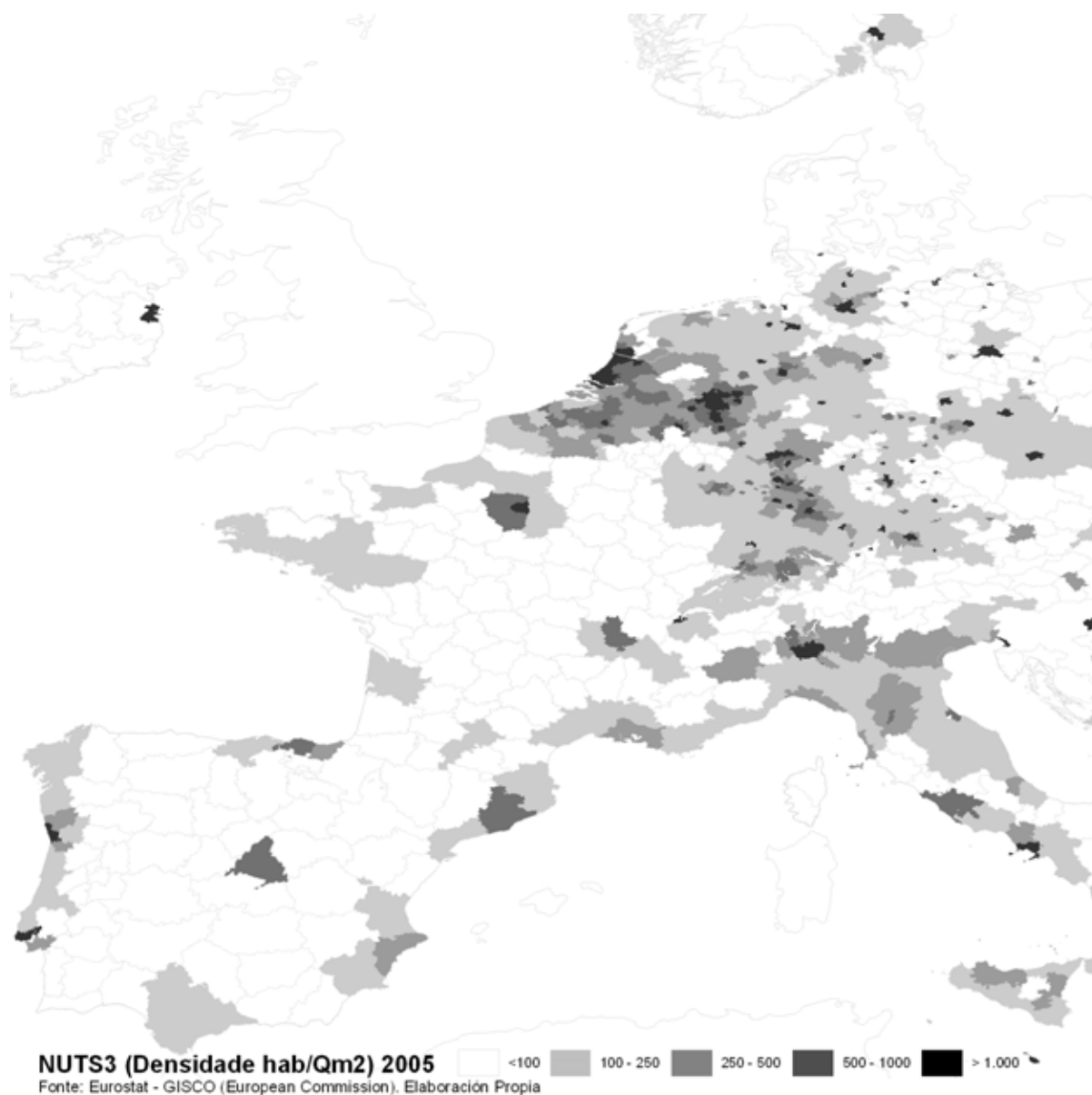
[2] Imaxe 1.3.2. Densidade de Poboación ano 2005. NUTS-2.

Fonte: Eurostat - GISCO. Elaboración propia

Se introducimos o parámetro da densidade poboacional, podemos observar unha variación sensible dos datos. En efecto, podemos visualizar tres compoñentes característicos do sistema de asentamentos;

1. A ocupación da franxa costeira preferiblemente ao interior.
2. Un eixo sen solución de continuidade que abrangue os estados centrais da Unión; Holanda, Alemaña, Italia.
3. Unha densificación progresiva do interior da plataforma continental contigua ao eixo norte-sur.

En Galicia, podemos atopar estes tres niveis na súa propia orde de magnitude; cun eixo atlántico que abrangue cinco das principais cidades, unha franxa costeira en plena expansión, e un territorio interior que vai concentrar a súa poboación en certos núcleos competitivos, deixando unha grande área interior en franca decadencia poboacional (Dalda et al., 2005).



[3] Imaxe 1.3.3. Densidade de Poboación ano 2005. NUTS-3.
Fonte: Eurostat - GISCO. Elaboración propia

Compre profundar no coñecemento da distribución poboacional na Europa Occidental. Dentro dos NUTS-3 (agrupación administrativa máis pequena, so superada polos gobernos municipais), podemos recoñecer certas variacións con respecto ao anterior mapa;

1. A costa, malia a súa preferencia dentro do sistema de asentamentos, se percibe coma unha franxa descontinua, no que a presión poboacional varía dunha zonas respecto a outras.
2. Aparece con maior claridade un eixo central, densamente poboado e salpicado por áreas urbanas concentradoras das potencialidades, políticas, económicas e administrativas.

Respecto ao Eixo Atlántico, podemos comprobar a forma na que se dispón a poboación, con preferencia no borde costeiro e capitaneado polas metrópoles lisboeta e do Porto.



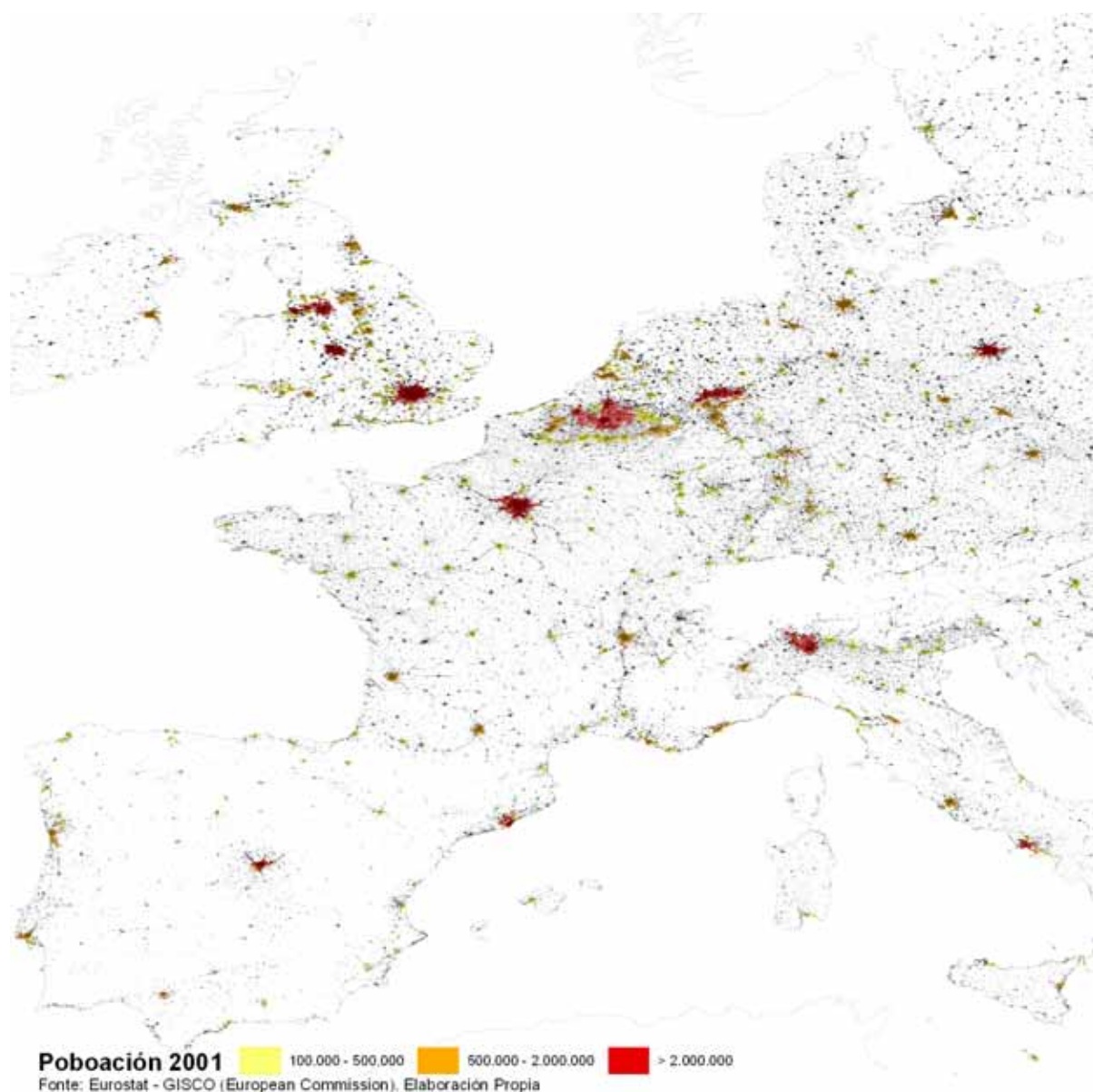
Fonte: Eurostat - GISCO (European Commission). Elaboración Propia

[4] Imaxe 1.3.4. Poboación ano 2001. Áreas Urbanas.
Fonte: Eurostat - GISCO. Elaboración propia

O coñecemento estatístico incorpora para o estudo das áreas urbanas unha capa que delimita non so os municipios reitores, senón tamén a zona de influencia directa coa cidade compacta.

Por fortuna, neste nivel, aos datos do Eurostat inclúen o Reino Unido, polo que podemos comprobar o grado de desenvolvemento urbanístico da Europa Occidental²⁴.

Ese plano, deixa en evidencia o que entendemos por cidade na súa acepción clásica, coma recinto delimitado polo urbano, para dar paso a un verdadeiro sistema de cidades no que os eixes de comunicación forman parte indisoluble do fenómeno urbano e que xa foi posto de manifesto dende a década dos noventa (Hall, 1996).



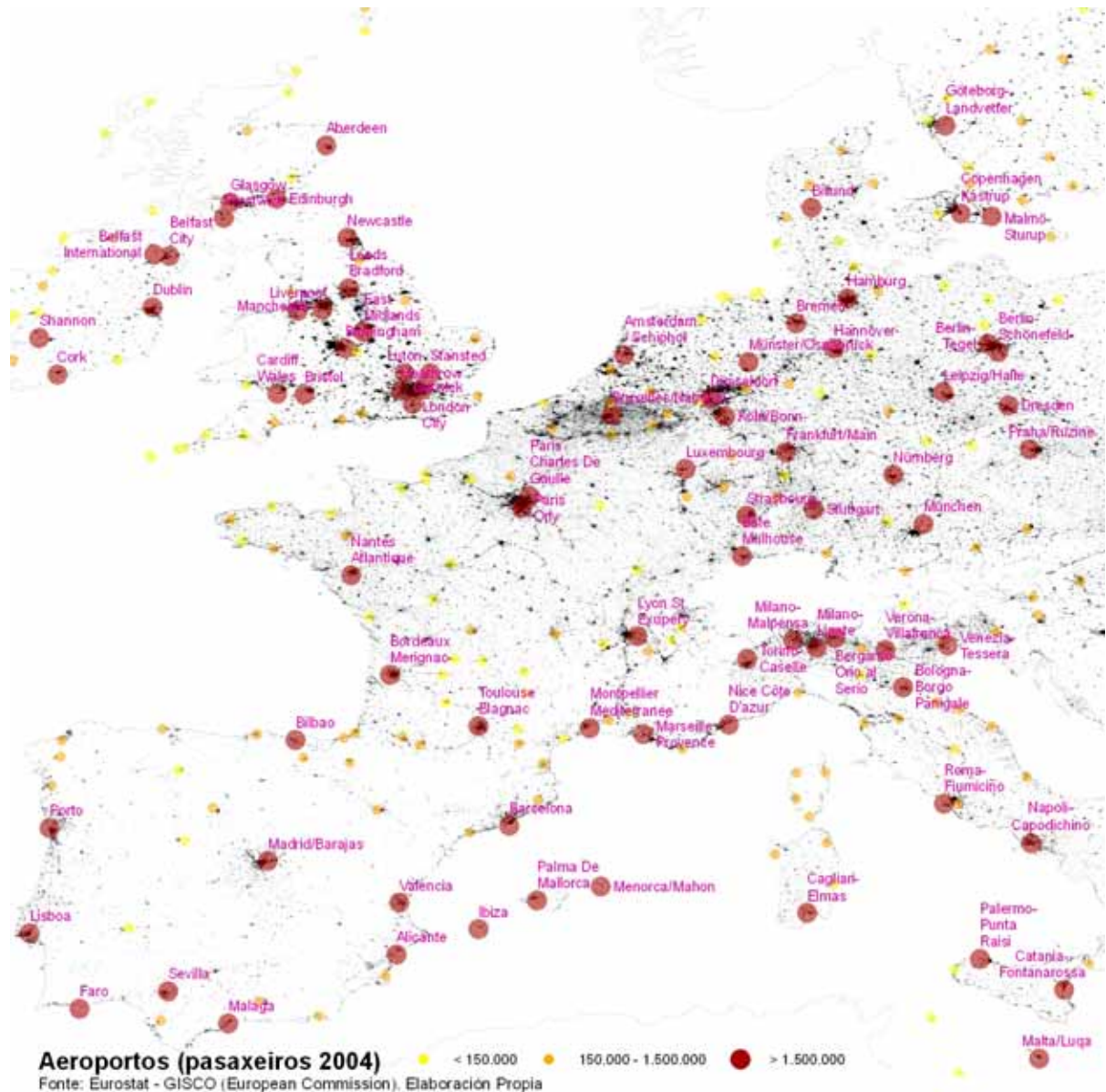
[5] Imaxe 1.3.5. Poboación ano 2001. Áreas Urbanas.
Fonte: Eurostat - GISCO. Elaboración propia

A organización xerárquica das conurbacións e áreas urbanas queda explícita na imaxe 1.3.5. Unha aspa con vértices en Londres, París, Milán e Berlín concentra o groso da poboación urbana europea, no que ademais se vai asentarmos a maior parte da capacidade económica e

²⁴ Obsérvase, sen embargo que desaparecen os datos referentes a Suíza. Recomendamos o libro *Switzerland, An Urban Portrait* do ETH Studio Basel para unha aproximación á dinámica de asentamentos neste estado.

industrial de Europa capaz de competir nos mercados mundiais cos Estados Unidos e os países do Pacífico asiático.

O caso alemán, o norte de Italia ou Inglaterra, representan o maior complexo urbano na actual Europa, no que resulta difícil atopar áreas baleiras do substrato urbano. Esta visión, permite comprobar o porqué da importancia do Porto de Rotterdam dentro do sistema de asentamentos urbanos, localizado nunha posición intermedia no conglomerado de cidades europeas.



[6] Imaxe 1.3.6. Uso Aeroportuario Europeo. Ano 2004.
Fonte: Eurostat - GISCO. Elaboración propia

Se queremos obter unha aproximación da intensidade de uso do espazo europeo, compre que botemos unha ollada ao grao de utilización dos aeroportos. A concentración centroeuropea resulta visible, relegando o espazo periférico a uns poucos núcleos, capitais estatais, rexionais ou concentradoras do poder económico. Porén, resulta significativa a aparición de zonas especializadas no sector turístico, vencelladas a gran parte do arco mediterráneo.

Galicia, e por extensión o Eixo Atlántico, se sitúan nunha situación intermedia. A Rexión Urbana de Porto se presenta coma lugar preferente dos movementos aéreos, onde os tres aeroportos galegos aparecen coma elementos locais con puntuais conexións europeas fortemente subvencionadas polos gobernos tanto autonómico coma locais. Por tanto, a visión de Galicia, dentro da Europa Occidental e Central, reflicte unha realidade aparelada a procesos periféricos, con certas peculiaridades de carácter histórico no sistema de asentamentos (Rodríguez, 1998), hoxe en claro proceso involucionista, pero con similitudes ao resto do continente, netamente; procesos de concentración poboacional na costa, unha vez se ten completado o mapa de áreas urbanas (DOT, 2011).

No marco europeo e preciso sinalar exemplos recentes das políticas levadas a cabo que inflúen decididamente na morfoloxía urbana. Gran parte destes exemplos, veñen encadrados en normativas de sustentabilidade, no que o transporte pasou de ser un problema a resolver en si mesmo, para se converter nun elemento parcial, dentro de áreas máis ambiciosas que teñen por fin último conseguir un funcionamento óptimo da cidade entendido coma un sistema complexo de relacións dende ópticas ambientalistas. O proxecto de maior éxito se encadra dentro do Programa da Axenda-21, que compromete aos concellos que se sumen a esta iniciativa a desenvolver políticas de sostibilidade dentro das súas competencias.

Será nos lugares máis densamente poboados, Holanda e Alemaña principalmente, onde aparezan con maior precocidade exemplos urbanísticos que implementen medidas de prevención ambiental, no que os proxectos urbanos de reforma interior e recuperación da compacidade na cidade volven a ser obxecto de desexo polos responsables técnicos, máis tamén pola carestía do prezo do solo (Gauzin-Müller, 2002).

Así, os barrios de Vauban²⁵ e Rieselfeld en Friburgo²⁶ son un bo exemplo das medidas a prol dun urbanismo responsable co medio ambiente. Un importante elemento de control son as políticas activas sobre solo público. En efecto; tanto en Friburgo como en Rennes (Francia), as decisións sociais e sostibles foron máis doadas de impoñer. Entre elas, a densificación dos novos ensanches, a mestura de usos e estratos sociais e a inserción de elementos de mobilidade alternativos ao vehículo privado.

A rehabilitación de áreas obsoletas (militares, industriais, ferroviarias) ten como resultado un laboratorio de accións que resulta ser moi frutífero. O barrio GWL²⁷, en Amsterdam, é o resultado da reconversión das antigas instalacións da compañía municipal de augas para a construción de 600 vivendas na que o uso interno do vehículo privado foi eliminado.

Dentro da península, pese aos esforzos por mellora-los sistemas públicos de transportes, os desprazamentos urbanos e interurbanos de cotía seguen a aumentar (IGE, 2008; DGT, varios anos; Concellaría de Medio Ambiente e Mobilidade, 2009), extrapolado a tódalas cidades

²⁵ Barrio no que o vehículo privado ocupa unha posición secundaria.

²⁶ Só en Friburgo, unha cidade de algo máis de 200.000 habitantes, existen 10.000 empregos relacionados coa ecoloxía. Asemade máis da metade dos desprazamentos urbanos se realiza en bicicleta, con 160 Qm. de carril exclusivo. (Gauzin-Müller, 2002).

²⁷ Con catro bicicletas por cada tres residentes. (Gauzin-Müller, 2002).

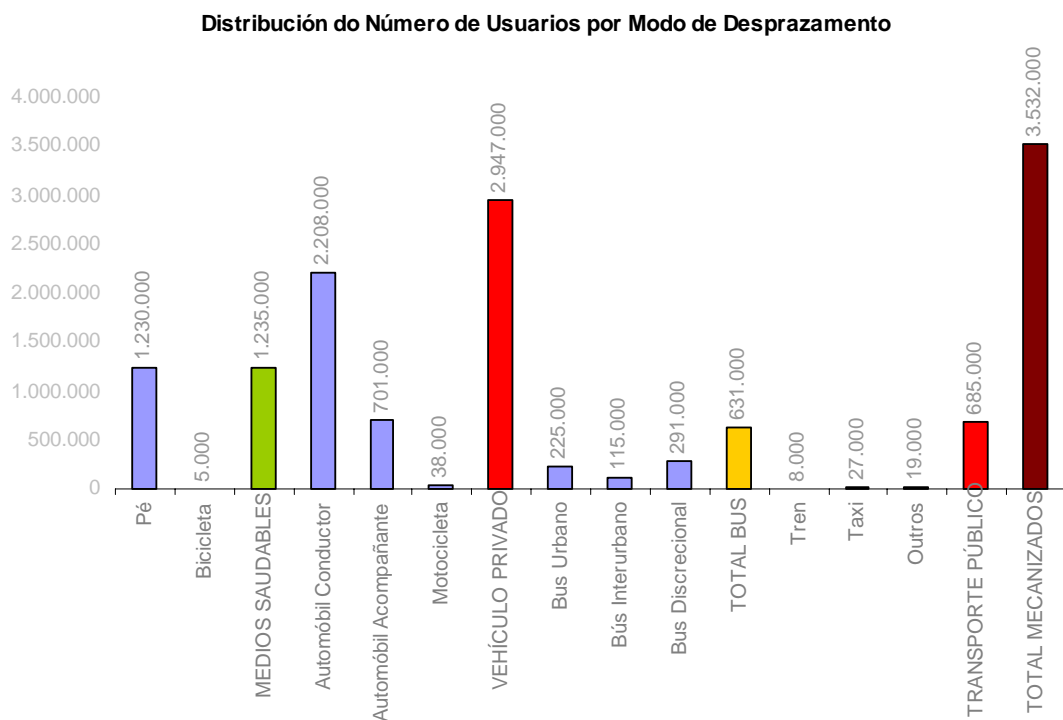
españolas (Ministerio de Fomento, 2009). Non só inflúe a reticencia da Administración pola posta en práctica decidida de medidas a prol do transporte público, tamén ten moito que dicir a importancia económica e social do sector automobilístico no mundo²⁸ xunto coas empresas automobilísticas e as grandes construtoras (T. Klare, 2004).

Para Galicia, apoiaremos o noso estudo, e na enquisa para a elaboración do Plan Integral do Transporte de Galicia (PITGAL) e na enquisa elaborada para o Ministerio de Fomento, Movilia, ámbalas dúas para o ano 2006.

Magnitudes Básicas de Mobilidade en Día laborable			
Modo e Categoría	Viaxes	Porcentaxe Total	Porcentaxe sobre Mecanizados
Pé	1.230.000	25,27	
Bicicleta	5.000	0,1	
<i>MEDIOS SAUDABLES</i>	<i>1.235.000</i>	<i>25,37</i>	
Automóbil Conductor	2.208.000	45,36	60,79
Automóbil Acompañante	701.000	14,4	19,3
Motocicleta	38.000	0,78	1,05
<i>VEHÍCULO PRIVADO</i>	<i>2.947.000</i>	<i>60,55</i>	<i>81,14</i>
Bus Urbano	225.000	4,62	6,19
Bus Interurbano	115.000	2,36	3,17
Bus Discrecional	291.000	5,97	8,01
<i>TOTAL BUS</i>	<i>631.000</i>	<i>12,96</i>	<i>17,37</i>
Tren	8.000	0,16	0,22
Taxi	27.000	0,55	0,74
Outros	19.000	0,39	0,52
<i>TRANSPORTE PÚBLICO</i>	<i>685.000</i>	<i>14,07</i>	<i>18,86</i>
<i>TOTAL MECANIZADOS</i>	<i>3.532.000</i>	<i>72,57</i>	<i>100</i>
TOTAL VIAXES	4.867.000	100	

[T1] Táboa 1.3.1. Magnitudes Básicas de Mobilidade. Galicia.
Fonte: Enquisa PITGAL. 2006.

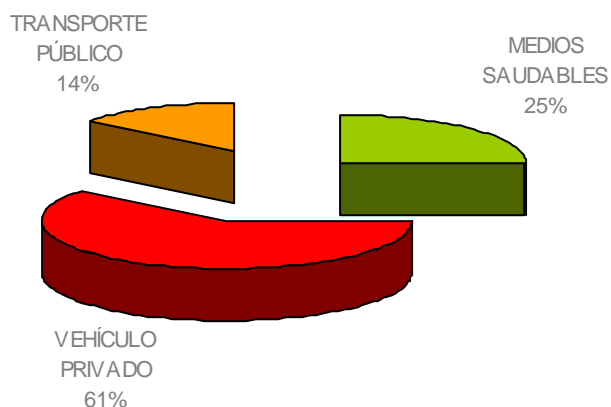
²⁸ Puidemos constatar esta afirmación no rescate dos gobernos europeos ás empresas automobilísticas durante o ano 2009 por mor da crise económica que empezou en 2008.



[G1] Gráfico 1.3.1. Distribución do Número de Usuarios por Modo de Desprazamento. Galicia.
Fonte: Enquisa PITGAL. 2006.

Segundo o PITGAL o número de viaxes por persoa e día en Galicia é de 1,79. inferior á media do Estado. Sen embargo, esta cifra resulta superior no eixo atlántico, zona máis dinámica da Comunidade Autónoma.

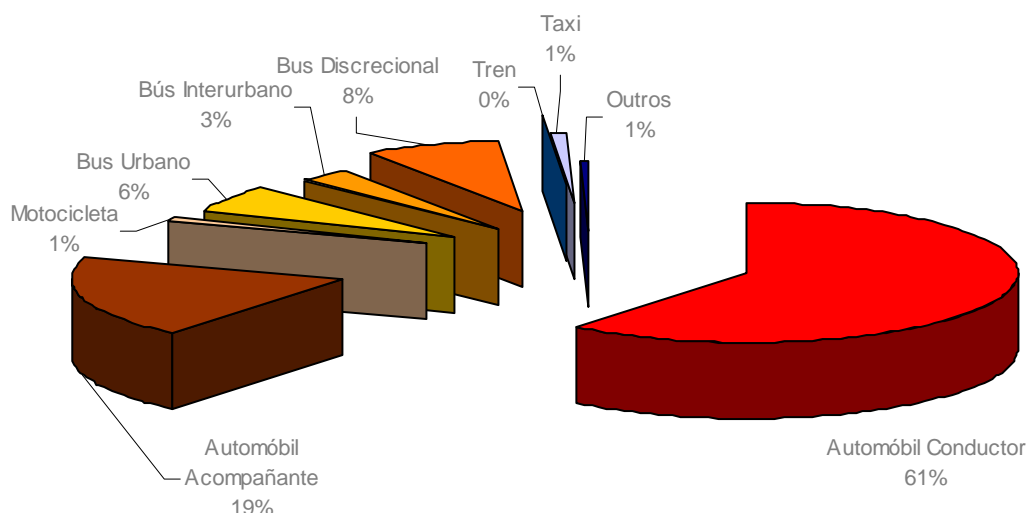
Reparto Xeral dos Desprazamentos Diarios



[G2] Gráfico 1.3.2. Reparto Xeral dos Desprazamentos Diarios.
Fonte: Enquisa PITGAL. 2006.

Como podemos observar, malia o peso significativo dos desprazamentos a pé, a mobilidade de hoxe en día se produce por medios mecánicos, onde tres de cada catro desprazamentos se realiza con vehículos a motor.

Reparto Modal en Medios Mecanizados



[G3] Gráfico 1.3.3. Reparto Modal en Medios Mecanizados.
 Fonte: Enquisa PITGAL. 2006.

Se focalizámo-lo noso estudo nos medios mecánicos, obtemos uns datos de partida decisivos para orienta-las políticas de acción cara unha mobilidade sustentable. O automóbil representa o 80% dos desprazamentos mecanizados, onde a proporción dun único ocupante é significativa, xa que sete de cada dez vehículos transportan só ao condutor. No outro extremo, atópase o ferrocarril, que con 8.000 usuarios diarios (2.000 no tramo Coruña-Santiago) ocupa unha posición final nos modos de desprazamento, malia os esforzos e subvencións por parte das administracións.

Estes datos estannos a dar unha resposta inmediata do porqué as actuacións dos órganos responsables están a investir gran parte dos recursos económicos en sucesivos estudos, melloras, e ampliacións da rede viaria, como teremos oportunidade de analizar nos seguintes capítulos. A industria do automóbil representa unha importante peza dentro da economía de mercado, situada nunha posición de privilexio capaz de influír na toma de decisións respecto da mobilidade cotiá. Si ben as primeiras explosións da cidade foron debidas ao tren, o automóbil contribuíu a ramificar, difundir e potenciar o sistema de asentamentos dependentes dunha cidade rectora.

Os accidentes de tráfico, o colapso nos accesos e saídas das cidades, a inxente cantidade de espazo necesaria para os novos nodos de distribución viaria e a sostibilidade, provocan a busca de solucións alternativas ao transporte privado por parte das administracións implicadas, cando non aparece a ameaza terrorista sobre os medios de transporte masivos (Laborie, 2009, p. 85). A experiencia en Galicia é limitada se a comparamos con algunhas partes do Estado, e sobre todo de Europa. Tan só, empeza a ser preocupante no momento en que afecta ao viario arterial das cidades. As solucións levadas a cabo se presentan como actuacións técnicas concretas de ampliación e mellora dos nodos viarios afectados, onde as propostas territoriais máis ambiciosas pasaron a un segundo plano dada a urxencia do problema.

No momento actual, continuamos á espera da posta en funcionamento dun *Plan Integral de Transportes* que integre o panorama actual, dentro dun sistema coordinado con posibilidades reais de actuación, execución e xestión das medidas necesarias.

No campo da investigación urbanística, se ofrecen camiños por explorar na busca de novas referencias que artellen a estrutura das áreas urbanas para diminuír a mobilidade e máis especificamente, a dependencia do automóbil, superada a visión idealizada e sistematicamente utilizada da súa presenza omnipresente.

Obviamente, os apoios virán da man dos avances que se produzan no transporte público; *transit oriented development* e *transit oriented design* e na morfoloxía de cidades adaptadas ao peón²⁹ *Walkable cities*. (Peters, 1979), como elementos artelladores do espazo público, deixando nunha posición secundaria as posibles relacións da cidade co automóbil.

Para rematar, compre sinalar algunhas das iniciativas³⁰ postas en práctica no marco da Unión Europea recollidas polo estudo do profesor Luís Moya no 2007, que poden ser incorporadas ao noso caso concreto, non tanto na súa globalidade, senón coma guía de traballo para adaptala a nivel local.

1. Mellora no transporte Público			
Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Servizo e Prestacións		Madrid, Londres	Descoñecido
Fusión de Operadores de Transporte		Pamplona	Satisfactorio
Integración de Redes de Intermodalidade	Si	Roma	En Proceso
Sistemas de Concesión de Prioridade para Autobuses en Interseccións	Si	Logroño (174.200 €), Praga (200.000 €). Coruña (Onda Verde)	Satisfactorio
Tarifacións Especiais ou de balde	Si	Karlstad, Alcalá de Henares	Descoñecido
Billetes Integrados para Distintos Medios de Transporte		Madrid, Lisboa	Excelente
Marketing Sociolóxico: Estratexia para Mellora-la Relación Empresa-Usuario	Si	Barcelona, Viena, París, Bucarest, Londres	Excelente
Seguimento GPS en Autobuses e Monitorización de tempos de Espera en Paradas	Si	Madrid, A Coruña	Aceptable
Tarxetas e Billetes sen Contacto	Si	Teplice, Málaga (1.300.000 €), A Coruña	Excelente
Mellora da Accesibilidade	Si	Zaragoza (5.683.000 €), Yorkshire	Excelente
.			
2. Xestión de Automóbiles			
Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Aparcadoiros Disuasorios (con lanzadeiras)		Roma, Utrecht, Ibiza (27.000 € 500 pz)	Aceptable
Aparcadoiros Variables con Tarifación Flexible		Roma, Winchester	En Proceso

²⁹ Recoméndase o libro de Paulhans Peters, *La Ciudad Peatonal*, Gustavo Gili, Barcelona. 1979. Máis recentemente, Dietrich Garbrecht en *La Ciudad Peatonal Europea* en IMU: Ingeniería Municipal, num. 220. 2006. páx. 19-21.

³⁰ Compre facer referencia obrigada ao completo informe do profesor Luis Moya (2007); *Estudio de Medidas y Proyectos de Movilidad Ambiental en el Entorno Europeo*. Nel, fai acopio dos proxectos máis salientables e das repercusións en materia de mobilidade. Remitimos aos cadros de análise para unha visión máis profunda. Páx. 9-11.

Xestión de Aparcadoiros Rotativos		Lyon, Chambéry	Satisfactorio
Axentes-Parquímetro – Tarificación Persoal	Si	Dijon (152.000 €)	En Proceso
Restricións en Áreas Residenciais		Halle	En Proceso
Peaxe Urbano. Taxa de Acceso ao Centro		Londres (150 millóns €), Oslo, Roma	Satisfactorio
Tarificación de Aparcadoiros Diferenciada		Pécs (180.000 €), Graz (295.000 €)	En Proceso
Aparcadoiro de Balde para Vehículos Limpos		Estocolmo (63.000 €)	En Proceso
.			
3. Compartidos			
Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Vehículo Compartido. Empresa de Xestión		Limburgo, Copenhague, Lund, Lille (177.000 €), Suiza	Satisfactorio
Clubes Automovilísticos Urbanos		Bristol (190.000 €/A), La Rochelle (256.000 €/A)	Satisfactorio
Vehículo Semipúblico		Haaglanden	En Proceso
Bicicletas Compartidas	Si	Gante	Descoñecido
.			
4. Innovación			
Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Autobuses Propulsados con Hidróxeno		Madrid, Londres	En Proceso
Vehículos Automatizados		Rotterdam	En Proceso
Troco de Autobuses por Trolebuses		Bucarest	Aceptable
<i>Stream</i> . Alimentación Mediante Inducción electromagnética		Trieste	En Proceso
Vehículos Acuáticos na Rede de Transporte		Dordrecht (40% autofinanciado)	Excelente
Autobuses Guiados Opticamente		Clermont-Ferrand	En Proceso
Vehículos Eléctricos para Mercancías		Rotterdam (1.200.000 €)	Aceptable
Vehículos Solares ou Eólicos		Pamplona	Satisfactorio
Bicicleta Eléctrica en Alquiler		Rotterdam (600.000 €)	Excelente
Taxi con Biodiesel		Graz	Satisfactorio
Recollida e Reutilización de Aceite Doméstico		Graz (60.000 €/3A), Torrejón de Ardoz	Excelente
.			
5. Transporte de Mercadorías			
Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Reparto de Proximidade: Distribución a Pequena Escala en Centros Urbanos	Si	Burdeos, Graz	Excelente
Triciclos de Reparto en Centros Urbanos		París	En Proceso
Cooperación Loxística entre Compañías en Operacións de Subministro		Aalborg	En Proceso
Bicicletas para Reparto de Correo		Copenhague (27.400 €)	Satisfactorio
Subministro Nocturnos Concertado por Internet		Barcelona	En Proceso
Racionalización do Sistema de Subministro		Bristol	En Proceso
.			
6. Bicicletas			
Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Creación e Implantación de Redes Ciclistas		Románs, La Rochelle, Roma	Descoñecido
Sistema de Alquiler de Bicycletas	Si	La Rochelle, Nantes (18.000 €/A), CastellBisbal (2.400 €)	Excelente

Aparcadoiros vixiados en Nodos de Transporte		Rotterdam, LueneBerg (1.750.000 €)	Excelente
Servizos Complementarios		Romans (190.000 €/A)	Excelente
Ciclobuses: Reserva en Bus para Ciclistas		Jizzerské Hory	Satisfactorio
Carril Compartido Bus-Bici	Si	Gante	Descoñecido
Servizo Municipal de Balde		Copenhague (1.582.000 €/3A)	Excelente
Rexistro Web de Bicicletas na Policía		Genk	En Proceso
Escoltas: Vixilancia de Rutas a Colexios		Brecht	Satisfactorio
<i>BikeBuddies</i> : Compañeiros Expertos ao Traballo		Bristol	En Proceso

7. Peóns

Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Áreas Urbanas Peonís	Si	Terrasa, Ibiza (51.000 €)	Excelente
Eliminación de Barreiras Arquitectónicas	Si	Terrasa (1.444.000 €), Pto. La Cruz	Excelente
<i>Play Streets</i> : Uso lúdico de parte das rúas		Amsterdam (500 € m de rúa)	Excelente
Sistema Copenhague: Estreitamento da calzada e sobreiluminación de pasos peonís.		Copenhague (13.700 €/ intersección), Bruxas, Gante, Genk.	Satisfactorio
Maior seguridade en elevadores urbanos mediante peche transparente		Barcelona, Madrid	Satisfactorio
Detección de Peóns en Espera e Prioridade		Heemstede (500 – 1.250 €/intersec)	Excelente
Dispositivos de guía e Cruce para Invidentes e Persoas con Mobilidade reducida		Bruxas, Enschede (3.775 €/Intersec)	Excelente

8. Xestión da Mobilidade. Demanda, Incentivos.

Medidas Ambientais	Coruña	Exemplos	Resultado
Servizos de Información Global de transportes		O Porto, Roma, Madrid, Haarlem	Satisfactorio
Servizos Integrais de Mobilidade		Wüppertal, Münster, Bolonia, Praga	Satisfactorio
Sistema de Lanzadeiras á Demanda		Brabante	En Proceso
Demanda de Transporte en Baixa Densidade	Galicia	Austria	Descoñecido
Sistema de Atención con Minibuses		Achterhoek (3.000.000 €/A)	Excelente
Vías Flexibles: Carrís segundo Necesidade		Barcelona (755.930 €), Roma	Satisfactorio
Incentivos Turistas e Visitantes. Actos e Monumentos de Balde		Rotterdam, Basilea (240.000 €/A)	Excelente
Incentivos a Colexiais en Modo Amigable		Camden	Excelente
Incentivos Transversais de Prácticas Sostibiles		Sandwell, Zurich (25.000 € + 1.000 €/D)	Excelente
Creación de Cibercomunidade para Usuarios	Si	Ille de France	Excelente

[T2] Táboa 1.3.2. Iniciativas Europeas en Materia de Mobilidade Sostible.
Fonte: Luis Moya.2007. Elaboración Propia

Todas estas son iniciativas postas en práctica en diversas cidades e áreas urbanas do continente europeo. Algunha delas, tamén se puxeron en marcha en cidades galegas. Nos cadros, sinalamos aquelas que forman parte das medidas introducidas polo goberno local. Ignoramos a conexión existente entre estas realizacións ou as futuras, adiantadas no PXOM da Coruña, con proxectos europeos. Mais, centrándonos nos obxectivos da tese, compre abordar o modelo territorial que se foi xestando paseniñamente e as repercusións medioambientais que presenta na actualidade, onde o tipo de mobilidade elixido xoga un papel de primeiro orde.

1.4. ESTRUCTURA DA TESE.

A tese estrutúrase en cinco capítulos que estudan separadamente a formación da área urbana coruñesa dende dous puntos de vista principalmente; a construción das estradas e as realizacións urbanísticas, sen esquecer unha visión periférica da concentración poboacional, tanto da rexión como da área urbanas. O segundo capítulo da tese versa sobre os movementos poboacionais, no transcurso do século anterior, dividíndoo en tres períodos ben diferenciados; a primeira metade do século XX, os anos de funcionamento do Réxime consolidado tras unha dura postguerra, e o período democrático con poder municipal. Finalmente, un breve encadro da primeira década do século XXI que serve para definir o panorama actual con procesos de concentración poboacional que aceleran o seu curso expandindo o radio de acción das cidades atlánticas (Aldrey, 2006). O estudo afástase da visión do demógrafo, para poñer en relación os cambios sociais coas análises dos planeamentos urbanísticos, que si son obxecto de atención pormenorizada.

A continuación, móstrase polo miúdo as características socioeconómicas da rexión urbana de Coruña-Ferrol coma polo de crecemento bicéfalo dentro da comunidade, en relación co resto de Galicia. No ánimo por ir achegándonos a unha delimitación da zona en estudo, se inscribe a área urbana da Coruña na que incluímo-lo concello de Betanzos como elemento rótula entre dúas realidades aínda separadas pero que empezan a diluírse nun todo magmático atemporal (Rodríguez, 1999,2009). Este análise parte da imaxe ofrecida polo voo aéreo de 1957 dixitalizado *ex-profeso* para este traballo doutoral ata o estudo global das 135 pezas urbanas analizadas que conflúen no modelo único defendido na actualidade (Santiago, 2007).

O terceiro capítulo, abandona xa as necesarias referencias estatísticas, para centrarse nos plans, proxectos e realizacións das obras viarias que serviron de soporte para a transformación do territorio (Nárdiz, 1992). Asemade, se estudan as redes de transporte urbano que empezaban a dar servizo, o trazado ferroviario, e a planificación futura dende o goberno autonómico, que aborda a total adecuación viaria para o transporte automobilístico.

A parte central da tese, abordada no capítulo cuarto, vai estudar no pormenor os diversos planeamentos urbanísticos que foron aparecendo na área urbana da Coruña dentro dunha sinxela metodoloxía temporal. Ésta ten na aprobación definitiva de cada documento o punto en común que como criterio arranca a luz verde legal na transformación efectiva do territorio. Con estas magnitudes recomponse a superficie total transformada dende mediados do século pasado, para comprender o alcance da chamada cidade difusa (Dalda et al., 2005). En cada ordenación xeral, se abordan os planeamentos parciais desenvolvidos no seu período de vixencia que evidencian o proceso de ocupación do solo, caracterizando as zonas segundo a xénese do proxecto; estatal, municipal ou espontánea. No anexo se recollen as 135 fichas do estudo, que comprenden a totalidade de Plans Parciais e de Sectorización, pero que tamén incorporan pequenas pezas delimitadas en Estudos de Detalle ou Plans Especiais que actuaron como xeradores do “urbano” a falta dun plan integral. Se ben, o punto de partida se atopa no

planeamento existente a raíz da *Ley de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana* de 1956, que insta unha consolidación legal do planeamento en cascada³¹, iniciamos o percorrido do crecemento urbano a través da creación dos ensanches de entre séculos.

O capítulo final da tese antes das conclusións, volve sobre as estradas, máis neste caso sobre as políticas activas en materia de transportes, cunha ollada posta no funcionamento actual³² da rede, tanto pública como privada. Por motivos de enfoque se procede á división en dúas escalas de traballo, segundo se trata da cidade compacta e o seu *hinterland* inmediato, ou ben da área urbana no seu conxunto.

Por último, as conclusións pechan o traballo doutoral en orde a caracterizar o tipo de relación establecido na área urbana da Coruña entre o planeamento e as infraestruturas viarias. O esbozo final dunha proposta de nodos xeradores de centralidade debe entenderse coma unha reflexión xeral cunha vontade de ordenar e xerarquizar os desprazamentos dentro da área urbana, en detrimento dunha planificación supramunicipal detallada, da cal entendemos este non é o lugar.

³¹ Contemporánea á Lei Urbanística italiana de 1942 ou o Código de Urbanismo e Habitación francés de 1954.

³² Referido á primeira década do século XXI.

2. PROCESO DE CONCENTRACIÓN POBOACIONAL. ÁMBITOS GRADUAIS DE ESTUDO.

Neste capítulo veremos a transformación que experimenta Galicia ao longo do século XX con respecto ao movemento poboacional, o que vai ocasionar o troco do sistema de asentamento no territorio. Esta transformación non é allea ao que acontece en tódolos países da contorna, que han ver as súas cidades medrar coma nunca antes o fixeran³³.

2.1. SISTEMA DE CIDADES. A MUDA DO SISTEMA DE ASENTAMENTO GALEGO DURANTE O SÉCULO XX SEGUNDO AS FONTES ESTATÍSTICAS DE POBOACIÓN.

Dentro do sistema urbano que compoñen o escenario galego, atopámonos con dúas zona ben diferenciadas do resto da xeografía urbana. Estás son as rexións urbanas de Vigo-Pontevedra e A Coruña-Ferrol (Dalda, 2005; DOT, 2008; Nárdiz, 2008). Acompañadas por outros sistemas menores coma poden ser os das cidades do interior e a capital autonómica. Finalmente cabe subliñar un estado intermedio que se dá na chamada Ría de Arousa, conformando por un casarío case continuo que se apoia en vilas menores (Nárdiz, 2008). Como se pode comprobar; estas transformacións vanse dar na vertente atlántica, mentres que o interior de Galicia sufrirá un despoboamento moi acusado que experimentan tamén concellos das provincias occidentais (Dalda, 2005).

Este modelo que se presenta, ben rachar en dous niveis co sistema administrativo actualmente vixente de provincias e concellos que leva en vigor dende o terceiro decenio do século XIX. Por riba porque a provincia veuse superada polo estado das autonomías, o cal sustenta un nivel decisorio complementario do Estado (Dalda, 2007); e por baixo, porque os concellos forman pezas heteroxéneas que deben ser subdivididas en varios niveis segundo o seu grao de urbanidade, no que a división parroquial é unha peza importante, sobre todo na escala galega (Dalda, do Campo, Harguindey, 2006), pero con carencias progresivas a medida que focalizamos o estudo nun territorio concreto³⁴.

2.1.1. OS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XX.

No ano 1900 atopámonos co modelo provincial e municipal en plena vixencia institucional dentro dun estado centralizado. Cunha poboación rural que superaba amplamente á poboación dos núcleo urbanos, coma no resto do mundo (Zárate, 1997).

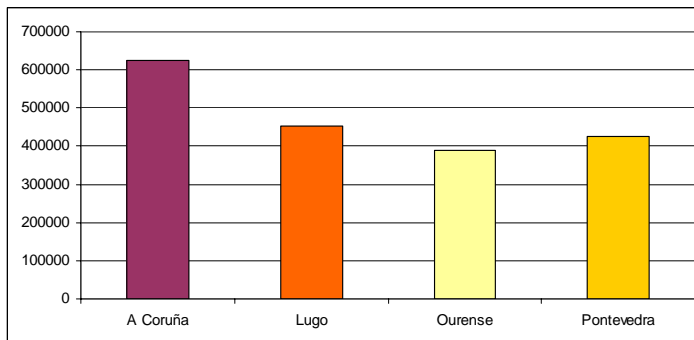
Poboación.

A Poboación de Galicia é de 1.890.894, na que o reparto provincial é o seguinte:

³³ Zárate Martín, Antonio: *Ciudad, Transporte y Territorio*.

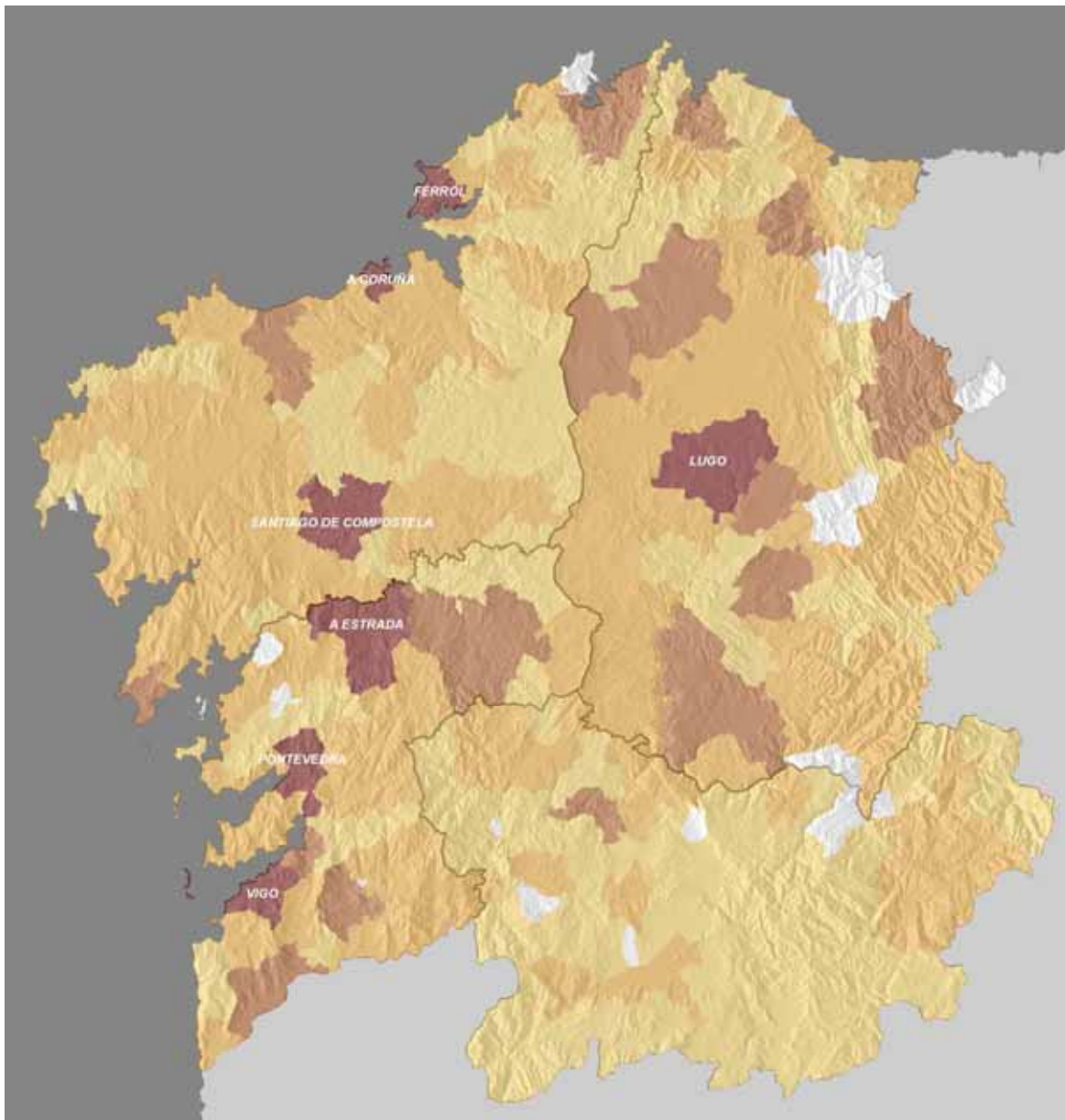
³⁴ Reflexión que concreta dun xeito analítico moi certero o profesor Aldrey Vázquez no seu libro; *A Poboación Galega, 1900-2005. Cambio Demográfico e Implicacións Territoriais*. Vigo, Editorial Ir Indo, Colección a Fraga Universitaria. 2006. No que, extraído da súa tese de doutoramento, analiza as formas de asentamento na microescala dos concellos do sur da provincia da Coruña.

A Coruña	624.809 hab.
Lugo	452.906 hab.
Ourense	387.719 hab.
Pontevedra	424.760 hab.



[T3] Táboa 2.1.1. Reparto Provincial en 1900.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Por concellos³⁵ a distribución poboacional do ano 1900 é a que reflexa o mapa adxunto;



[7] Imaxe 2.1.1. Poboación ano 1900.
Fonte: INE. Elaboración propia

³⁵ Os concellos foron mudando tanto en número coma en tamaño ao longo do século, así temos a absorción dos concellos de Infesta, Sionlla e Conxo por parte de Santiago de Compostela; Oza por parte da Coruña; Serantes por parte de Ferrol; fusión de Pontenova e Vilaadrid; adhesión de Acevedo a Celanova; a escisión de Burela, Cariño e Vilagarcía na década dos noventa de Cervo, Ortigueira e Vilanova respectivamente; etc. Para o estudo doutoral consideramos que estas variacións non teñen repercusión no contido central do mesmo, polo que pasarán desapertidas para o lector ao longo da exposición.

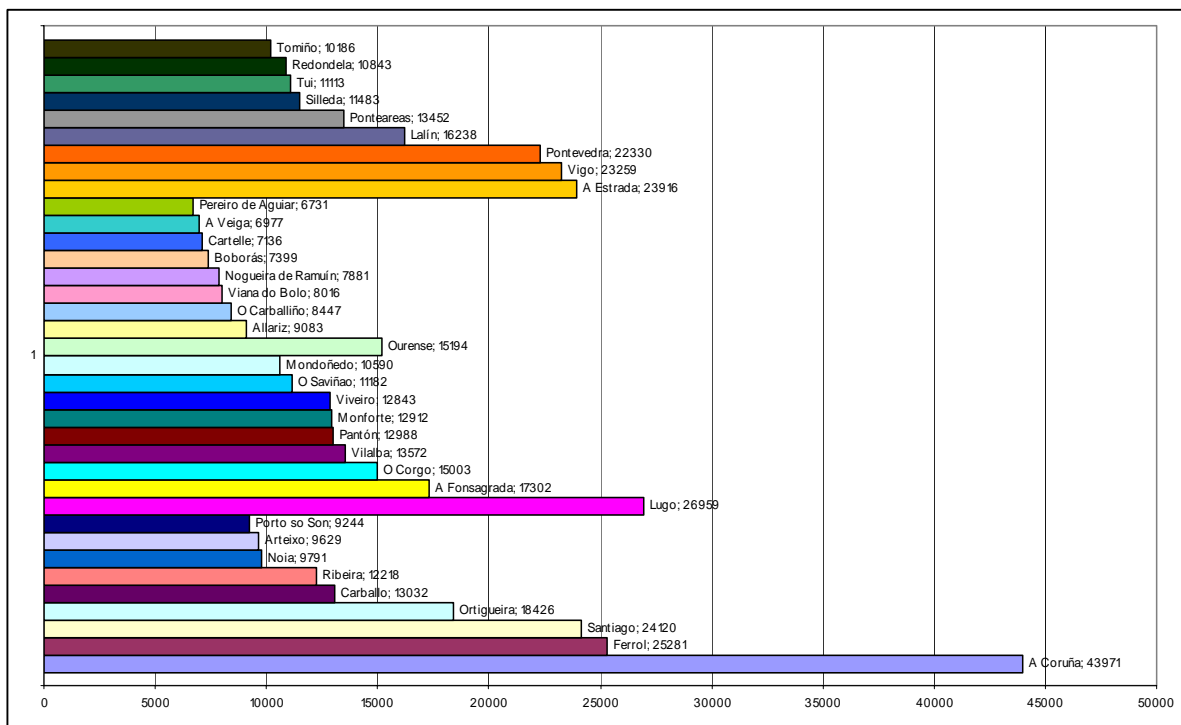
Ante esta realidade podemos afirmar o seguinte:

- Aínda que a provincia da Coruña destaca por riba das outras tres, existe un equilibrio poboacional vencellado ás estruturas agrarias que amosaban síntomas de agotamento (Martínez Domínguez, 2001).
- Xa nos albores do século, os concellos da provincia de Ourense presentan uns índices de poboación inferiores os das outras provincias, en parte debido as condicións adversas do territorio.
- Os concellos das ricas comarcas agrícolas do Deza, Terra Chá e de Lemos, bañados polos ríos Ulla, Deza, Miño e Cabe, rexistran un nivel poboacional moi aceptable. Tanto neste punto coma no anterior faise necesario un estudio por densidades de poboación para cotexar e no seu caso, corrixir estes datos.
- No Golfo Ártabro, A Coruña e Ferrol xa son dúas cidades consolidadas e flanqueadas polos concellos de Carballo no oeste e Ortigueira no leste. Convén subliñar que mentres Ortigueira é unha vila cun rico pasado histórico, a cidade actual de Carballo non é máis que un casarío escaso que ha muda-la súa morfoloxía co paso da estrada de segundo orde que comunica a capital provincial con Fisterra (Nárdiz, 2008). Sen embargo, compre dicir que este concello, dada a súa riqueza agrogandeira xa tiña un nivel elevado de poboación respondendo ao típico asentamento do noroeste peninsular grazas a abundancia de auga e terras fértiles.

Pasemos a botarlle unha ollada aos concellos máis poboados;

Prov. Coruña	Hab.	Prov. Lugo	Hab.	Prov. Ourense	Hab.	Prov. Pontevedra	Hab.
A Coruña	43971	Lugo	26959	Ourense	15194	A Estrada	23916
Ferrol	25281	A Fonsagrada	17302	Allariz	9083	Vigo	23259
Santiago	24120	O Corgo	15003	O Carballiño	8447	Pontevedra	22330
Ortigueira	18426	Vilalba	13572	Viana do Bolo	8016	Lalín	16238
Carballo	13032	Pantón	12988	Nogueira de Ramuín	7881	Ponteareas	13452
Ribeira	12218	Monforte	12912	Boborás	7399	Silleda	11483
Noia	9791	Viveiro	12843	Cartelle	7136	Tui	11113
Arteixo	9629	O Saviñao	11182	A Veiga	6977	Redondela	10843
Porto so Son	9244	Mondoñedo	10590	Pereiro de Aguiar	6731	Tomiño	10186

[T4] Táboa 2.1.2. Concellos máis poboados en 1900.
Fonte: INE. Elaboración propia.



[G4] Gráfico 2.1.1. Concellos máis poboados en 1900.
Fonte: INE. Elaboración propia.

A maioría dos concellos que aparecen teñen, dentro do sistema urbano medieval, un longo percorrido histórico, e a súa pegada no tempo é patente hoxe en día nos cadanseus cascos urbanos. O resto delas que non pertencen á categoría anterior agrúpanse en concellos que teñen un activo e puxante carácter rural.

Neste período o concello máis poboado é A Coruña, malia a súa escasa superficie³⁶, que supera en 17.000 habitantes a Lugo. Ferrol é o terceiro concello en efectivos de toda Galicia, o que da pé a pensar na intensa actividade cidadán que se está a dar no golfo Ártabro.

Por outra banda, está; a Provincia de Pontevedra, na que o concello máis poboado é A Estrada, seguida de Vigo que xa empezara a despuntar coma cidade comercial dende mediados do século XIX³⁷, quedando a capital provincial nun discreto terceiro lugar, a pesares do tamaño municipal. Sen embargo, o continxente poboacional é moi elevado en toda a provincia, en especial nos concellos costeiros. A Provincia de Ourense, soamente dispón dunha vila que supere os 10.000 habitantes, polo que se pode afirmar que o sistema de vilas é o máis feble de todos aqueles que compoñen o entramado galego.

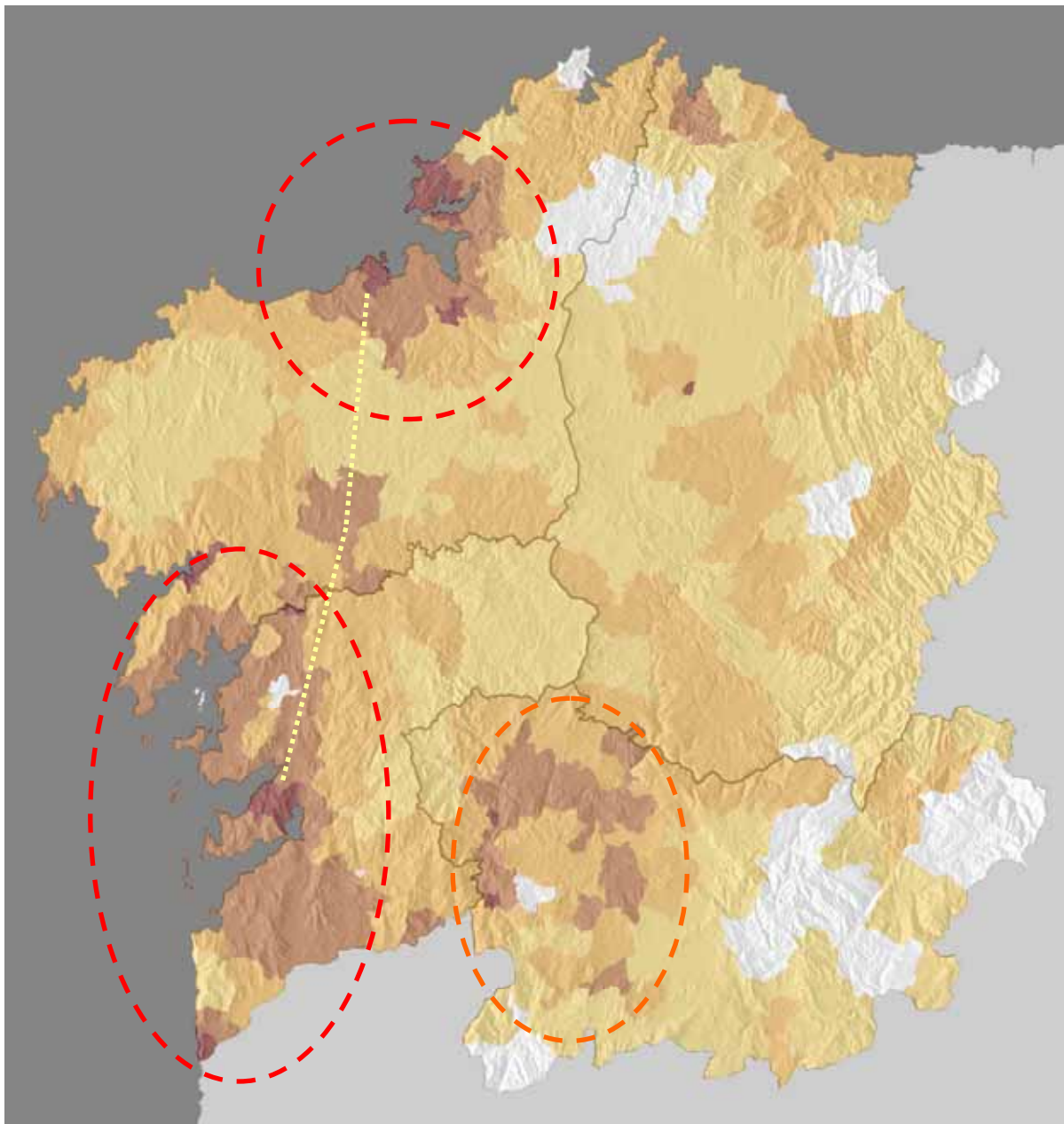
Densidade de poboación.

Coma dicíamos máis enriba, é necesario facer un estudio por densidades para completar un mapa que permita obter unha radiografía de cal era a situación da poboación naquela época.

³⁶ Antes da anexión do concello de Oza, en 1912, o termo municipal da Coruña non superaba os sete quilómetros cadrados. Fonte: INE.

³⁷ Dende 1855 se establecen servizos de comunicación marítimos periódicos coa Habana, Buenos Aires e Puerto Rico. Xa en 1880 se funda a Caixa de Aforros de Vigo e un ano despois se constiúe a Xunta de Obras do Porto.

De tal forma que se podan compensar as maiores superficies coa distribución espacial da poboación.



[8] Imaxe 2.1.2. Densidades de poboación ano 1900.
Fonte: INE. Elaboración propia.

A primeira vista, a costa ten en todo o seu percorrido densidades moderadas, coas excepcións de Oia (Pontevedra), Valdoviño (A Coruña) e Xove (Lugo). A maioría dos concellos que aportaban un nivel elevado de poboación, aparecen agora máis integrados no resto do territorio, facéndonos ver unha lectura máis realista do mesmo, que fala dunha poboación máis repartida, dando coma valor medio uns 50 hab/Qm².

Por riba dos 100 habitantes por quilómetro cadrado agrúpanse tres áreas; a zona de paso do río Miño na Provincia de Ourense, as rías de Arousa, Pontevedra e Vigo ata chegares a Tui coma un continuo, e por último o Golfo Ártabro. Se ben non podemos falar de situacións urbanas propiamente dita, si que se está a por de manifesto, xa neste período, unha concentración poboacional superior que no resto do territorio. Compre subliñar na provincia de Lugo, o

paradigmático caso de que soamente Viveiro (coa excepción de Rábade polo seu pequeno ámbito municipal) achega un total de 100 hab/Km2.

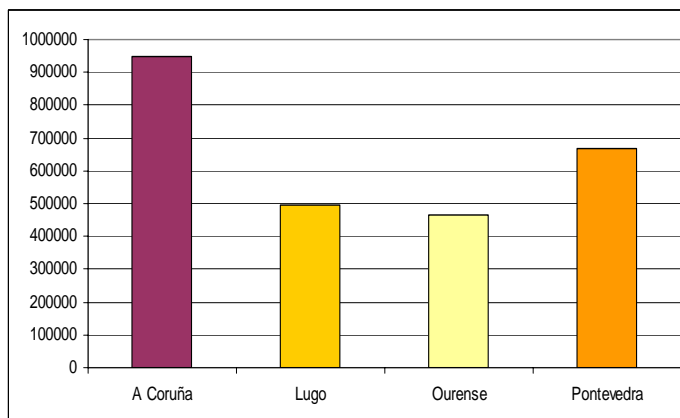
2.1.2. A SITUACIÓN A MEDIADOS DO SÉCULO.

As migracións que se están a dar en toda Galicia, tanto a nivel interno entre o campo e a cidade, coma ao estranxeiro van marcar as pautas do que será o troco definitivo dunha maneira de asentamento no territorio vixente dende hai máis de cinco décadas.

Poboación.

A Poboación de Galicia no 1950 é de 2.581.816 habitantes, o que supón un incremento global do 36,6% en cincuenta anos. A pregunta clave é; Cómo se está a dar este aumento. A distribución non é homoxéna. A nivel provincial prodúcense trocos moi significativos que non deben pasar desapercibidos:

Provincia	Poboación	Incremento respecto a 1900
A Coruña	949.973 hab.	52,04%
Lugo	495.893 hab.	9,49%
Ourense	466.424 hab.	20,30%
Pontevedra	670.026 hab.	57,74%

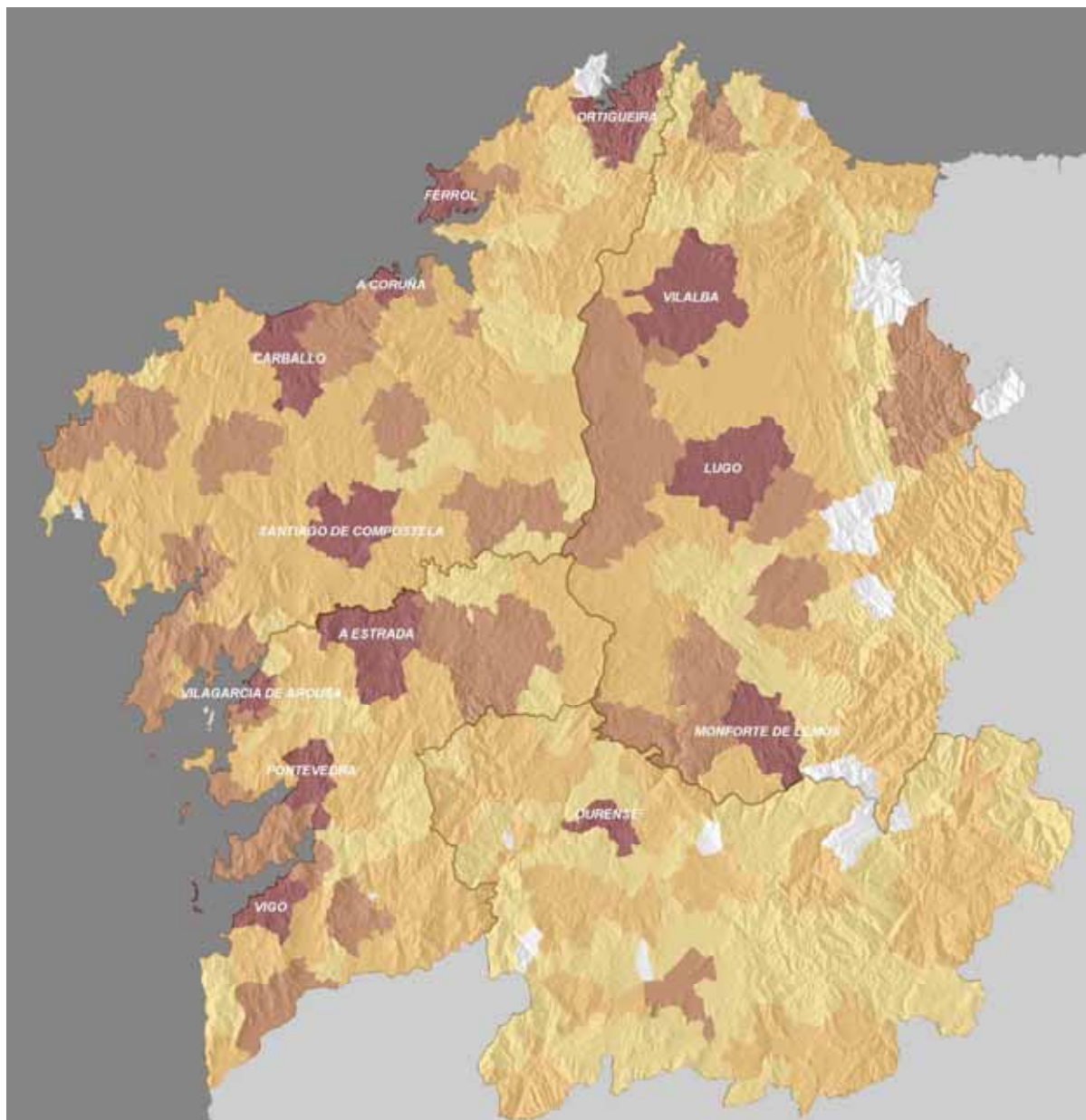


[T5] Táboa 2.1.3. Reparto Provincial en 1950.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Nestes primeiros cincuenta anos do século XX, as provincias atlánticas verán incrementada a súa poboación por riba do 50%. O movemento poboacional vaise focalizar nos centros de produción, que se corresponden coas cidades xa asentadas no panorama galego e máis nas capitais comarcais.

As provincias do interior, malia que incrementan os seus efectivos, estanse a converter en exportadoras de man de obra que se traslada ás periferias urbanas das cidades atlánticas; cun movemento de Lugo e Ourense cara A Coruña e Pontevedra respectivamente.

Vexámolo máis polo miúdo no seguinte mapa;



[9] Imaxe 2.1.3. Poboación ano 1950.
Fonte: INE. Elaboración propia.

De tal xeito que:

- As vilas e cidades máis dinámicas incrementan a súa poboación superando todas as 20.000 habitantes a nivel municipal.
- Ao redor delas, os concellos limítrofes tamén incrementan os seus efectivos.
- Neste mapa pódese observar a xerarquía no sistema de asentamentos; onde as cidades capitais de provincia dan paso a outras cabeceiras comarcais que abranguen o resto dos concellos que as circundan, agás no caso da provincia de Ourense, onde soamente Xinzo de Limia contrarresta a polaridade da capital provincial.
- Precisamente, aínda non se acusa o despoboamento que vai marcar un fito nos concellos máis orientais da Comunidade Autónoma.
- Nos arredores do Golfo Ártabro, queda patente as conexións entre A Coruña e Carballo, a través dos poboados concellos de A Laracha e Arteixo, o que fai posible o uso

continuado dun sistema de trolebús ata o ano 1952, que será trocado por liñas regulares de buses (Fraga, 1997). Pola outra banda, faise realidade a expansión natural da cidade de Ferrol cara o veciño concello de Narón con solos máis aptos para o desenvolvemento urbanístico e potenciado pola estrada de castela (Nardiz, 2008), ata a construción da ponte das Pías, que propiciará o desenvolvemento da parroquia de perlió ao redor do estaleiro estatal (Dalda, 1992).

Por concellos máis poboados obtémo-lo seguinte cadro;

Prov. Coruña	Hab.	Prov. Lugo	Hab.	Prov. Ourense	Hab.	Prov. Pontevedra	Hab.
A Coruña	133844	Lugo	53743	Ourense	55574	Vigo	137873
Ferrol	77030	Monforte	21682	Xinzo de Limia	10200	Pontevedra	43221
Santiago	55553	Vilalba	20204	O Carballiño	9841	A Estrada	28169
Ortigueira	21801	Sarria	16142	Allariz	9366	Vilagarcía	20654
Carballo	20965	O Corgo	13467	Verín	8841	Lalín	19001
Ribeira	18280	A Fonsagrada	13925	Cartelle	8756	Marín	17592
Narón	14518	Viveiro	13483	Viana do Bolo	8448	Redondela	17024
Boiro	12570	O Saviñao	12144	Nogueira de Ramuín	8201	Cangas	15334
A Laracha	12213	Guitiriz	11476	O Barco	8081	Ponteareas	14987

[T6] Táboa 2.1.3. Concellos máis poboados en 1950.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Os porcentaxes de crecemento son os seguintes:

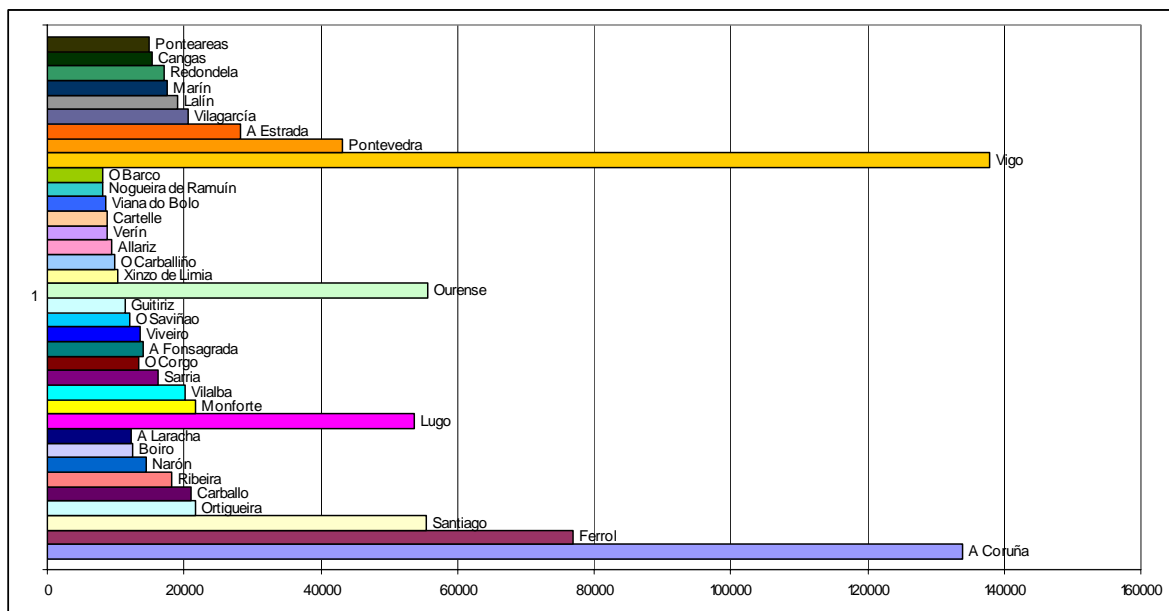
Prov. Coruña	variación	Prov. Lugo	variación	Prov. Ourense	variación	Prov. Pontevedra	variación
A Coruña	204,39%	Lugo	99,35%	Ourense	265,76%	Vigo	492,77%
Ferrol	204,70%	Monforte	67,92%	Xinzo de Limia	81,43%	Pontevedra	93,56%
Santiago	130,32%	Vilalba	48,87%	O Carballiño	16,50%	A Estrada	17,78%
Ortigueira	18,32%	Sarria	34,54%	Allariz	3,12%	Vilagarcía	182,47%
Carballo	60,87%	O Corgo	-10,24%	Verín	77,96%	Lalín	17,02%
Ribeira	49,62%	A Fonsagrada	-19,52%	Cartelle	22,70%	Marín	90,64%
Narón	74,22%	Viveiro	4,98%	Viana do Bolo	5,39%	Redondela	57,00%
Boiro	40,40%	O Saviñao	8,60%	Nogueira de Ramuín	4,06%	Cangas	91,41%
A Laracha	52,80%	Guitiriz	14,44%	O Barco	51,87%	Ponteareas	11,41%

[T7] Táboa 2.1.4. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 1950 respecto a 1900.
Fonte: Elaboración propia.

Velaquí atopamos unha serie de datos que nos están a falar dunha serie de cambios, polo de agora incipientes, pero que xa indican o que vai acontecer no futuro. Estes son os seguintes;

- As capitais provinciais crecen, pero non todas ao mesmo ritmo. Pontevedra cede definitivamente ante o empuxe da cidade de Vigo cun porto que reúne mellores condicións que o equivalente na ría superior.
- Vigo no sur e Ferrol no norte, aparecen coma os motores industriais de Galicia, e por tanto receptores de man de obra abundante. Esta acumulación de persoal terá resposta parcial nas actuacións do estado na década seguinte con políticas de vivenda e industriais a gran escala que nalgúns casos duplicarán o solo urbanizado das cidades.
- Santiago duplica a súa poboación seguindo a corrente de expansión sen chegares a competir coas cidades industriais.

- Nas provincias atlánticas irrompen os concellos medios, Narón ás portas de Ferrol, Cangas en fronte de Vigo e Marín a carón de Pontevedra. Na provincia de Ourense, aparecen os concellos cabezas de comarca coma acaparadores de poboación; Xinzo, Verín e O Barco, que continuarán exercendo o único recurso de atracción poboacional ata os nosos días. Por último na provincia de Lugo, xa se empeza a notar os primeiros síntomas de migración nos concellos máis orientais, e de certo estancamento poboacional xeneralizado. Algo que será máis acusado nos vindeiros anos.



Neste momento, ano 1950, Vigo e A Coruña, vanse erixir nos motores do sistema polinuclear galaico. Onde as cidades medias do eixe atlántico terminarán por definir a zona máis dinámica en contraposición a unha Galicia Interior en proceso de descomposición.

[G5] Gráfico 2.1.2. Concellos máis poboados en 1950.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Densidade de poboación.

Realizando un salto de cincuenta anos, o modelo de densidade ben reafirmar a constatación dos datos anteriores;

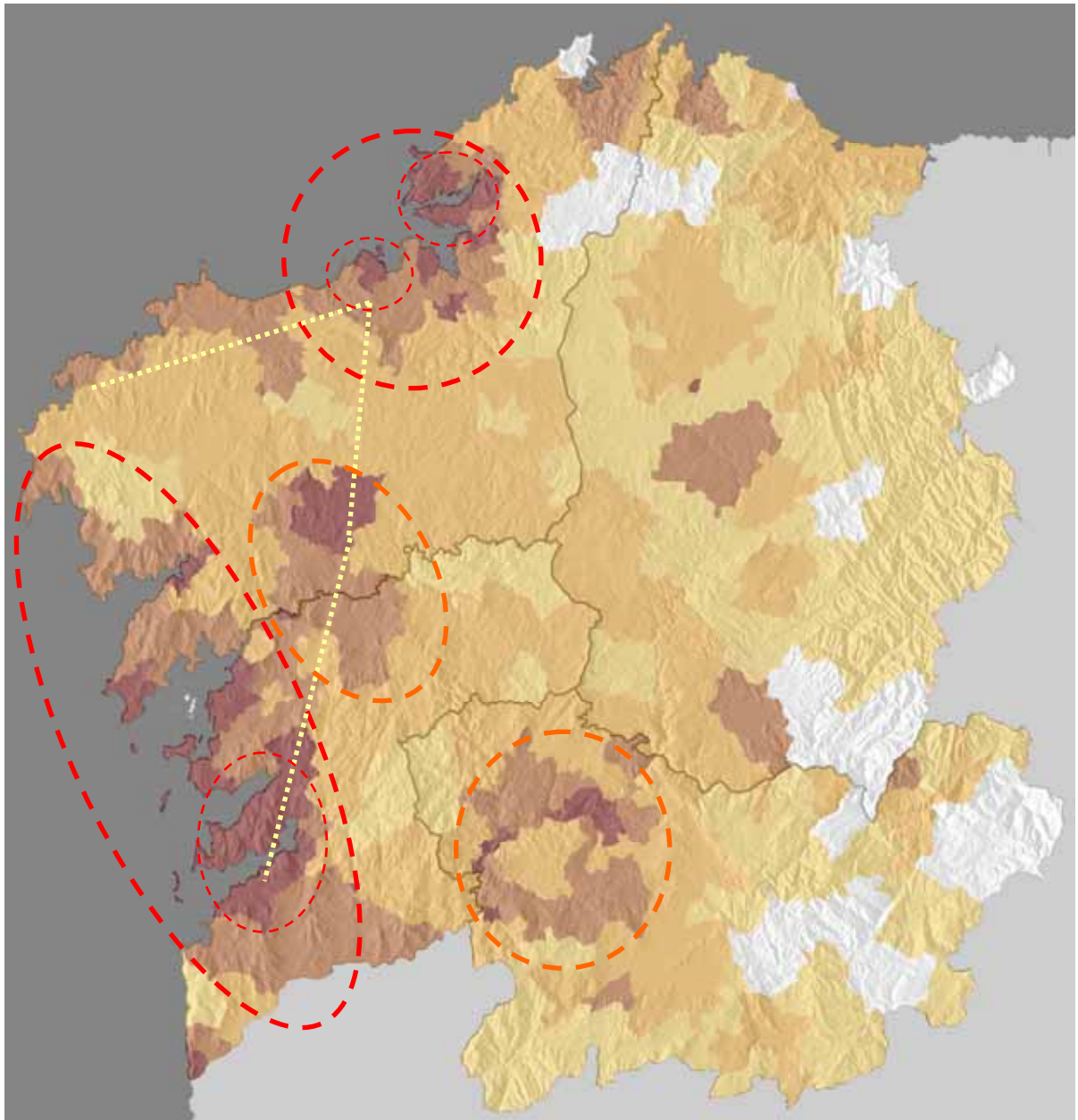
A os dous polos de atracción maioritaria, que incrementan notablemente os seus efectivos, se lle vai sumar o núcleo central de Santiago cara sur. (lémbrese que se está a falar dos anos cincuenta).

Se constata unha clara preferencia pola costa atlántica que salvo excepcións achega os 100 hab/Qm2 en toda a súa extensión.

Na provincia de Ourense segue o crecemento da capital e os seus arredores, mentres que na provincia de Lugo, a Viveiro se lle veñen a sumar tanto a capital no centro coma Monforte no sur, exercendo estas de concentradoras de poboación.

Na zona oriental, empezan a aparecer conxuntos extensos do territorio con densidades inferiores a 25 hab/Qm2.

Estes valores veñen a dicirnos que o proceso de concentración poboacional xa se ven producindo, aínda que sen chegar as cifras actuais, dende ven atrás no tempo. Agora ben, cómo se produce este asentamento e obxecto de capítulos posteriores.



[10] Imaxe 2.1.4. Densidades de poboación ano 1950.
Fonte: INE. Elaboración propia.

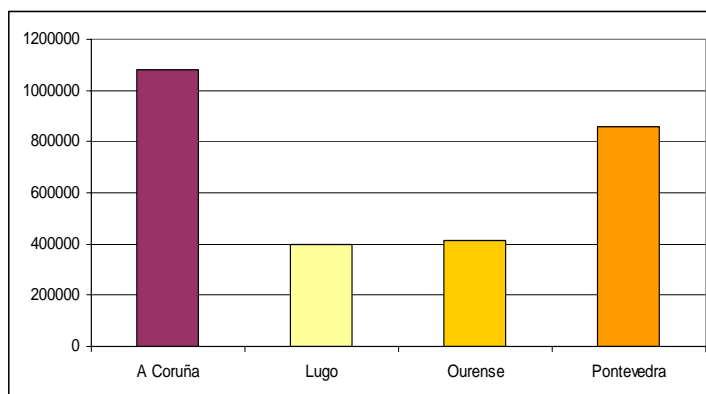
2.1.3. O PRIMEIRO CENSO DA RESTAURACIÓN DEMOCRÁTICA -1981-.

Pódense resumir estes trinta anos como o definitivo despegue das cidades coma sistema reitor do modelo de asentamento poboacional xa que en palabras de Martínez e Gómez³⁸ “a progresiva concentración parece invalidar la pretensión de comarcalización equilibrante”. Agora ben, nas cidades como tal, pódese debuxar un límite preciso deste crecemento, ao que non son alleos os concellos limítrofes pero nunha escala cuantitativa moi inferior. Esta É a xenuína etapa de crecemento poboacional das cidades galegas e que cambiará a súa faciana cara un modelo industrial acelerado (Precedo, 1990).

Poboación.

A Poboación de Galicia no ano 1981 chega aos 2.753.836 habitantes, isto supón un incremento do 6,6% en trinta anos (1950-1980). Pódese apreciar que o nivel de poboación crece de maneira moi feble, o que nos fai supoñer que se están a dar fenómenos migratorios de elevada importancia (Beiras, 1970; Aldrey, 2005), tanto cara os centros de produción industrial coma ao exterior³⁹. Para o resto do Estado o incremento poboacional supón unha porcentaxe do 34%, pasando de 28.117.873 habitantes a 37.742.561. A perda de peso poboacional de Galicia dentro de España resulta evidente⁴⁰. Vexamos como se produce este movemento por provincias;

Provincia	Poboación	Variación respecto a 1950
A Coruña	1.083.415	14,05%
Lugo	399.185	-19,50%
Ourense	411.339	-11,81%
Pontevedra	859.897	28,34%



[T8] Táboa 2.1.5. Reparto Provincial en 1981.
Fonte: INE. Elaboración propia.

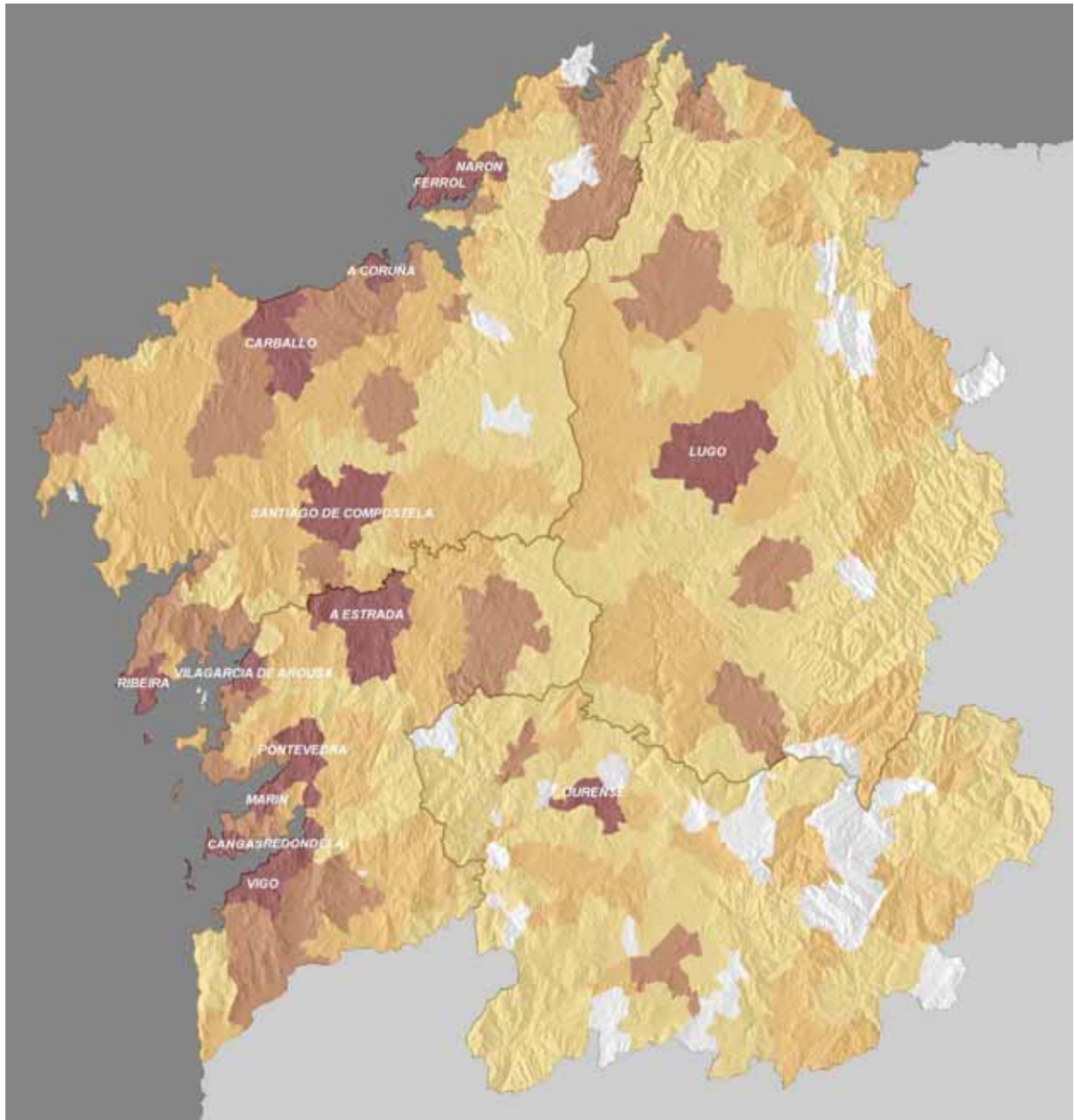
Xa nos principios da década dos cincuenta, se pode apreciar o fenómeno que aínda nos acompaña; As provincias atlánticas crecen e as do interior mingúan en número de habitantes. Este crecemento tampouco se reparte por igual en ámbalas dúas provincias, se non que está especialmente dirixido cara as cidades centrais do sistema ou na instalación dunha industria que demande gran cantidade de man de obra. Os casos de Fene, coa instalación de ASTANO e a construción da ponte das Pías na década dos setenta, ou de As Pontes coa posta en marcha

³⁸ Martínez Sarandeses e Gómez Mendoza en Ciudad y Territorio, num 1/2. 1975. “El proceso de concentración Urbana en Galicia 1960-1970. Evaluación de los equilibrios interregionales a través de los indicadores de vivienda”. Repetidos esfuerzos se darán por parte dos gobernos autonómicos para consolidar poboación nos seus lugares de orixe.

³⁹ Dalda Escudero, Juan Luis; García Docampo, Manuel: Cidade Difusa en Galicia. Xunta de Galicia (2005). No capítulo 1 do libro, fan unha aguda reflexión sobre a perda de peso poboacional respecto ao resto do estado, pasando dun 10% inicial a principios do século XX para non chegar ao 6% nos albores do século XX.

⁴⁰ En efecto, a perda de peso entre o primeiro censo do século XX e cen anos despois representa una baixada de cinco puntos porcentuais repesto ao resto do Estado; pasando do 11% ao 6% (Dalda, Do Campo, Harquindey, 2006, p. 15).

da Central Térmica de ENDESA na década dos cincuenta, en substitución da mina Calvo Sotelo, son exemplos deste período.



[11] Imaxe 2.1.5. Poboación ano 1981.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Neste mapa pódense observar coma mentres na parte atlántica os concellos da costa van incrementa-la súa poboación, especialmente as cidades reitoras do sistema de asentamentos, no interior empezan a aparecer concellos que non superan á barreira de 2.000 habitantes, especialmente na provincia de Ourense, aínda que tamén se ven por vez primeira nos concellos interiores da provincia da Coruña, que se ven afectados pola crise agraria, provocando o éxodo masivo cara os centros de produción (Beiras, 1972). Vilas coma Ortigueira, que durante un período longo de tempo tiveron unha hexemonía clara dentro do contexto galego, están a sufrir un proceso irreversible ata o de agora de emigración poboacional.

O gran protagonista nestes anos vai ser o sector industrial, aínda que chegando con retardo, vai ser quen de mobilizar e concentrar grandes continxentes de poboación nas cidades atlánticas. Mentres gran parte da provincia de Lugo se atopa nun proceso de regresión que ha chegar aos nosos días, concellos coma o de Cervo, grazas a instalación da empresa de aluminio⁴¹ construído na vila de San Cibrao a finais dos anos setenta, e a instalación dunha potente industria pesqueira na vila de Burela, que máis tarde formará concello independente, son paradigmas desta situación. Confirman esta tendencia xeneralizada para todo o estado Martínez e Gómez cando escriben:

“La imagen resultante confirma todo lo expuesto y hace aún más perceptible el basculamiento general de la población sobre la fachada atlántica, especialmente sobre la ría de Vigo. Asimismo, es de resaltar que las tres capitales provinciales, A Coruña, Lugo y Pontevedra, han tenido un crecimiento intersensal inferior a la media nacional.”

Martínez Sarandeses e Gómez Mendoza en Ciudad y Territorio, num 1/2. 1975

Á vista das táboas e do mapa poboacional, pódese dicir que certos concellos, aqueles máis pretos das cidades, están a experimentar un crecemento poboacional que difire do estancamento xeneralizado para o resto de municipios fora dos eixes comerciais.

A Poboación no ano 1981 dos concellos máis poboados é a seguinte;

Prov. Coruña	Hab.	Prov. Lugo	Hab.	Prov. Ourense	Hab.	Prov. Pontevedra	Hab.
A Coruña	232356	Lugo	73986	Ourense	96085	Vigo	258724
Santiago	93695	Monforte	19382	O Carballiño	10942	Pontevedra	65137
Ferrol	91764	Vilalba	16485	Xinzo de Limia	10177	Vilagarcía	29453
Narón	28986	Viveiro	14562	Verín	9983	Redondela	27202
Carballo	23923	Sarria	12000	O Barco	9179	A Estrada	25719
Ribeira	23081	O Corgo	9854	Celanova	7518	Marín	22647
Boiro	16752	Cervo	9602	Ribadavia	6622	Cangas	20798
Ortigueira	15576	A Fonsagrada	9246	Viana do Bolo	6320	Lalín	17666
Arteixo	15268	Ribadeo	9068	Pereiro de Aguiar	5998	Moaña	17053

[T09] Táboa 2.1.6. Concellos máis poboados en 1981.
Fonte: INE. Elaboración propia.

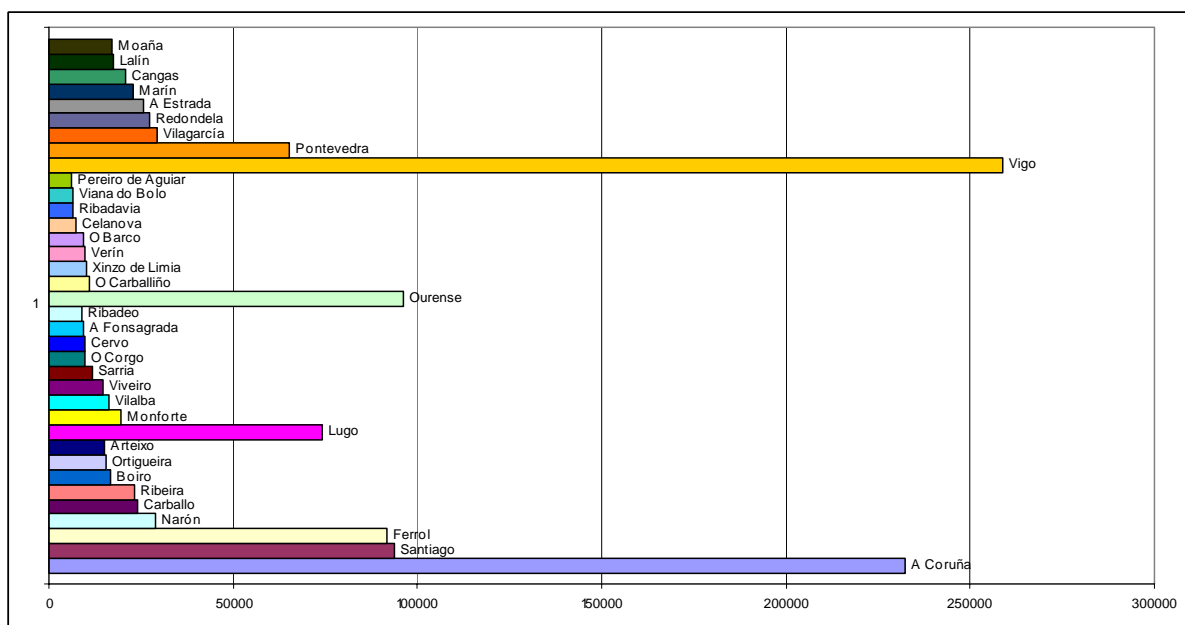
As porcentaxes de variación poboacional con respecto do ano 1950 son;

Prov. Coruña	variación	Prov. Lugo	variación	Prov. Ourense	variación	Prov. Pontevedra	variación
A Coruña	73,60%	Lugo	37,67%	Ourense	72,90%	Vigo	87,65%
Santiago	68,66%	Monforte	-10,61%	O Carballiño	11,19%	Pontevedra	50,71%
Ferrol	19,13%	Vilalba	-18,41%	Xinzo de Limia	-0,23%	Vilagarcía	42,60%
Narón	99,66%	Viveiro	8,00%	Verín	12,92%	Redondela	59,79%
Carballo	14,11%	Sarria	-25,66%	O Barco	13,59%	A Estrada	-8,70%
Ribeira	26,26%	O Corgo	-26,83%	Celanova	-4,17%	Marín	28,73%
Boiro	33,27%	Cervo	89,43%	Ribadavia	-10,14%	Cangas	35,63%
Ortigueira	-28,55%	A Fonsagrada	-33,60%	Viana do Bolo	-25,19%	Lalín	-7,03%
Arteixo	45,81%	Ribadeo	-3,16%	Pereiro de Aguiar	-14,01%	Moaña	53,55%

[T10] Táboa 2.1.7. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 1981.
Fonte: Elaboración propia.

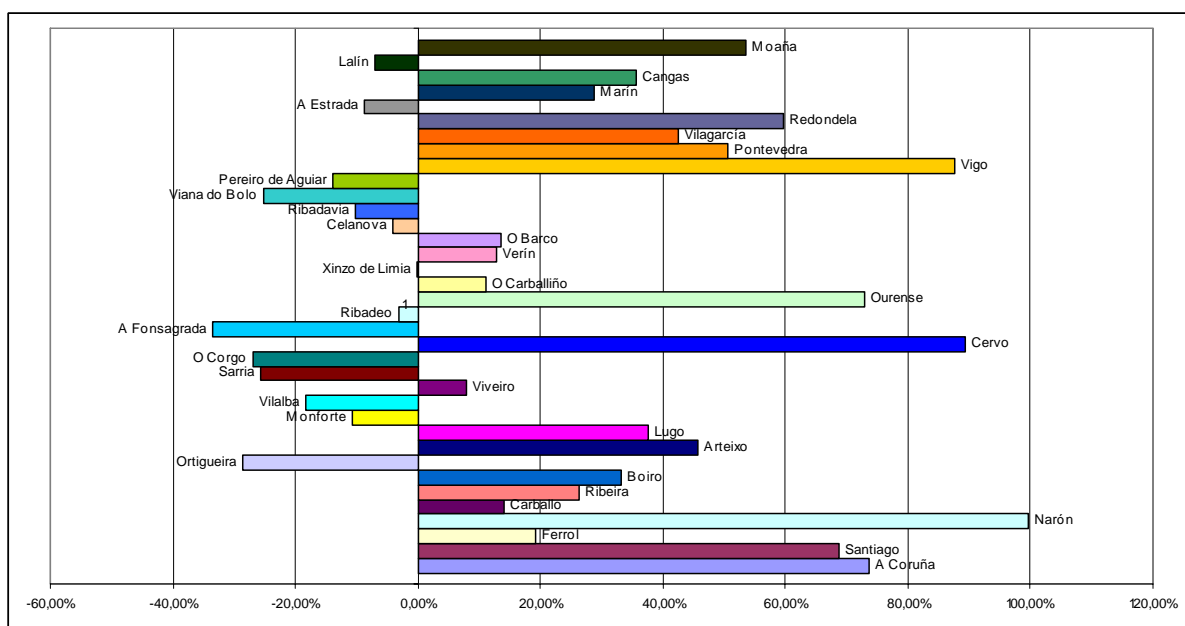
⁴¹ Na actualidade Alcoa-Europe.

Sen embargo, as cidades son as que continúan a experimentar un incremento dos seus efectivos moi notable, exceptuando o caso de Ferrol, no que o concello veciño de Narón acapara unha importante porcentaxe de man de obra. Neste caso, e nun momento temporal moi cedo, estase a dar un proceso de “metropolización” parasitario debido a unhas características concretas de relación da cidade có entorno inmediato (Nárdiz, 2008). Asemade, o “efecto límite” xa se pode percibir, algo que tamén vai ocorrer de maneira moi nítida na contorna da cidade herculina.



[G06] Gráfico 2.1.3. Concellos máis poboados en 1981.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Este gráfico que recolle os datos de 1981, amosa; por unha banda o importante peso das cidades con respecto as vilas no sistema urbano galego, que continua o seu desfase con respecto a 1950; e por outra, a definitiva posta en crise do sistema de asentamentos tradicional que se viña dando no territorio. Podémolo ver máis claro na relación porcentual do gráfico seguinte:



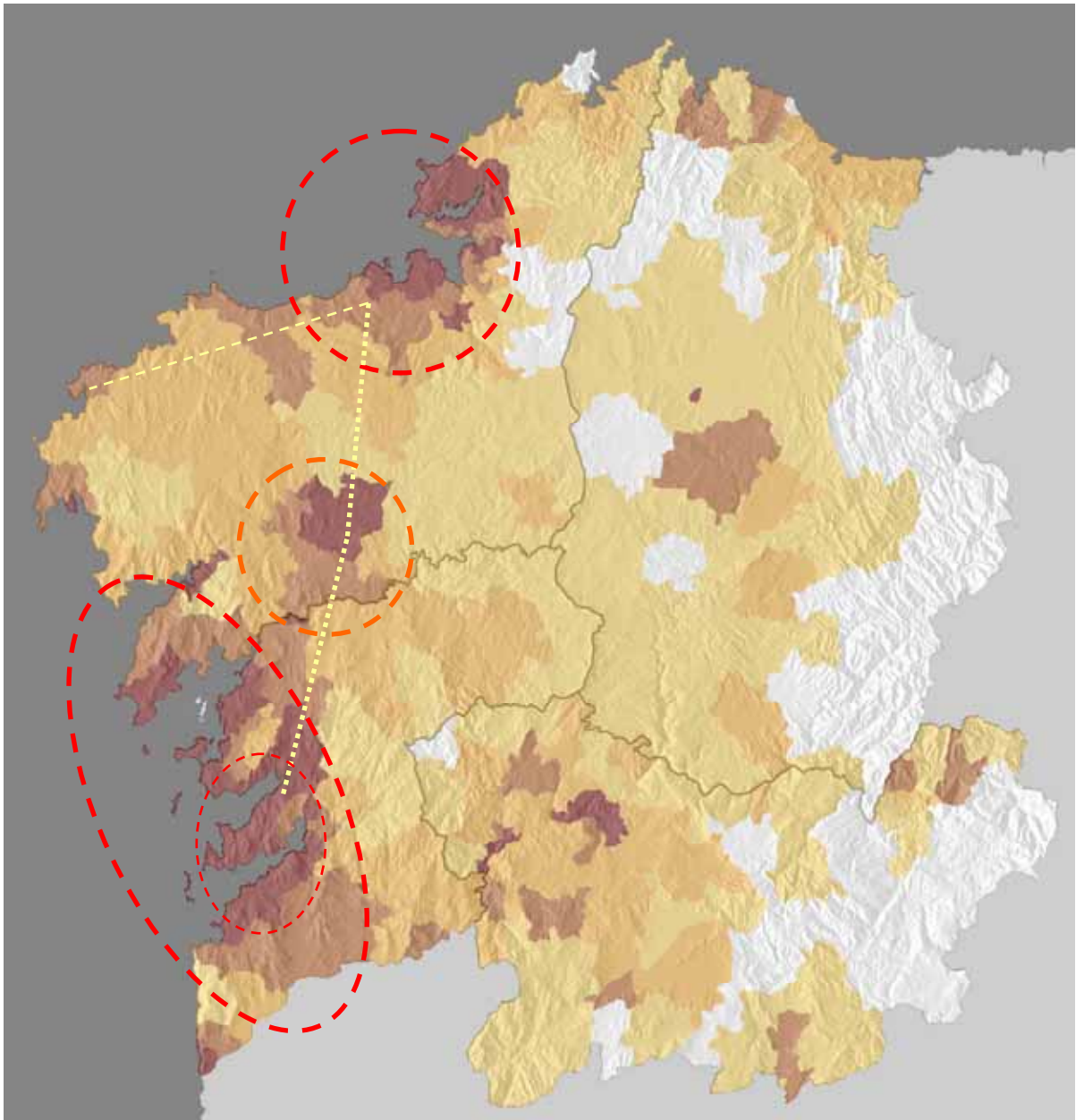
[G07] Gráfico 2.1.4. Porcentaxe de crecemento dos concellos máis poboados en 1981.
Fonte: INE. Elaboración propia.

- Por regra xeral, o despoboamento dos que noutra época eran concellos máis poboados; coma Ortigueira, A Fonsagrada, Viana do Bolo, A Estrada, Lalín, etc. Moito máis acusado nas provincias de Lugo e Ourense. O crecemento das cidades coma acaparadoras de poboación nos seus núcleos. No caso de Ferrol, a poboación vaise asentar preferentemente no concello de Narón que despraza o seu casco urbano a carón do límite municipal.
- Con respecto aos concellos periféricos, Moaña, Cangas, Redondela, Marín, Arteixo, e o antedito Narón, estes van experimentar un sensible incremento poboacional que os diferencia dos concellos máis afastados das cidades.
- Na provincia de Ourense, a falla deste crecemento dos concellos do seu redor, vana compensar coa posta en valor de vilas medias; O Barco de Valdeorras, Verín e o Carballiño, que se han especializar na pequena industria.

Densidade de poboación.

A unha concentración na costa, especialmente nas cidades, segue un despoboamento, agora moi claro, de todo o oriente de Galicia.

Neste caso, o mapa de densidades ven corroborar o dito sobre o mapa poboacional. Loxicamente, ao estares o corte superior nos 250 hab/Km², non se aprecia a diferenza entre as cidades centrais e a súa área de influencia, que nestes anos é moi superior como teremos oportunidade de comprobar máis adiante ao falarmos do Golfo Ártabro.



[12] Imaxe 2.1.6. Densidades de poboación ano 1981.
Fonte: INE. Elaboración propia.

En efecto, neste período 1950-1981, prodúcese a máis forte redistribución poboacional do século, dende os concellos rurais cara as áreas urbanas en expansión, netamente cara a fachada atlántica. Xa naquel tempo se viña observando este fenómeno, así e todo as preocupacións polo reequilibrio poboacional e a coordinación das inversións posta de manifesto dende o Estado na selección de cabeceiras de comarca e núcleos de expansión aprobada polo Consello de Ministros o 1 de marzo de 1974 non terán o éxito esperado dado o proceso de concentración imparabile que se viña dando dende a década anterior.

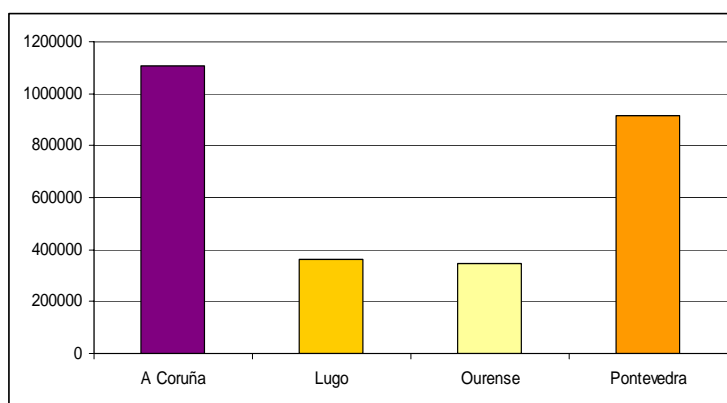
2.1.4. DISTRIBUCIÓN POBOACIONAL EN GALICIA NO PRIMEIRO ANO DO SÉCULO XXI.

Nestes vinte anos 1981-2001, onde entra en funcionamento a Comunidade Autónoma, Galicia ha perder mil habitantes por ano en termos globais. As causas hainas que buscar nunha taxa de natalidade moi baixa e que pese ao retorno dos emigrantes, estes chegan en idade non reprodutiva e van preferir instalarse nas vilas ou cidades próximas ao seu lugar de nacemento. Sen embargo esta perda poboacional non é igualitaria en todo o territorio; coma sempre debemos facer fincapé na distribución provincial antes de achegarnos á nosa área de estudo.

Poboación.

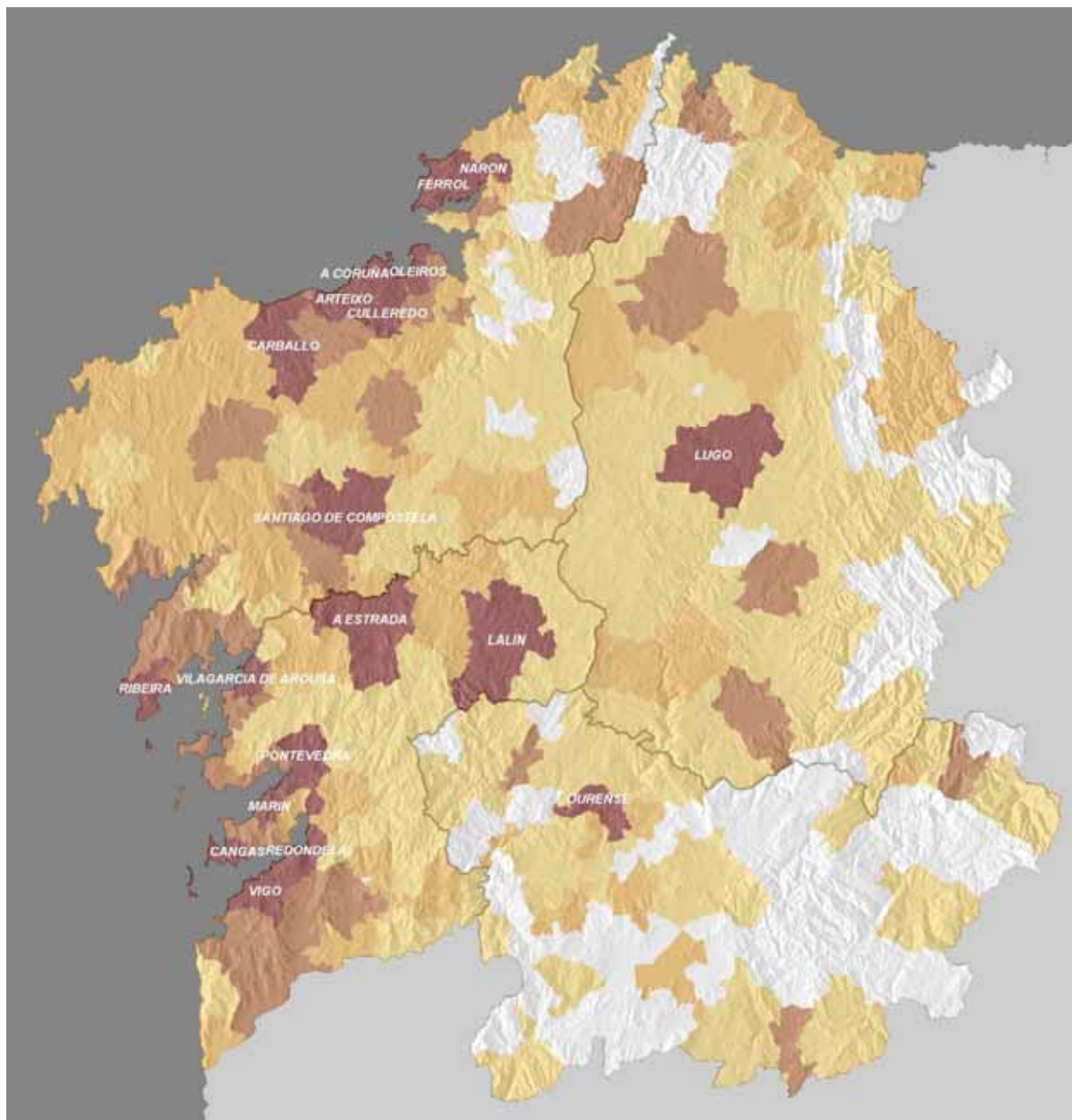
Como dicíamos, esta perda de poboación, que sitúa a Galicia en 2.732.926 habitantes, non chega a todos por igual. Unha vez máis as provincias máis afectadas van ser as do interior, Lugo e Ourense perden 100.000 persoas, que non compensan as 80.000 que van gañar as dúas provincias atlánticas en termos absolutos.

Provincia	Poboación	Variación respecto a 1981
A Coruña	1.108.002	2,27%
Lugo	364.125	-8,78%
Ourense	344.623	-16,22%
Pontevedra	916.176	6,54%



[T11] Táboa 2.1.8. Reparto Provincial en 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Os datos son significativos; Ourense que tiña superado a Lugo en número de habitantes sofre unha perda de 66.000 habitantes o que supón o 16% da súa poboación que tiña no 1981. Pola outra banda, Pontevedra, adquire 56.000 novos habitantes que fan aumenta-la súa densidade cerca dos 200 Hab/Qm². Tamén neste caso será necesario facer unha lectura máis polo miúdo para coñecer onde se vai dirixir a poboación.



[13] Imaxe 2.1.7. Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia.

En síntese podemos dicir:

- Galicia perde poboación, pero mentres que as provincias atlánticas gañan en efectivos, Lugo e especialmente Ourense están a sufrir un descenso xeneralizado. A poboación Española pasa dos 37.742.561 habitantes ata os 40.847.371.
- As cidades consolídanse coma os centros dunha área maior que abrangue os territorios limítrofes. Ferrol con Narón, A Coruña con Oleiros, Culleredo e Arteixo a que se incorporará Cambre no vindeiro quinquenio, Pontevedra con Marín, e Vigo con Cangas, O Porriño e Redondela. As que hai que sumar os outros concellos que aparecen dunha cor marrón escuro. No caso de Santiago a influencia chega cara o sur con Ames e Teo no eixe da estrada estatal N-550, e AC-841 de titularidade autonómica, respectivamente.
- Establécese un continuo urbanizado de baixa densidade todo o longo da costa das chamadas Rías Baixas, ata chegares a Muros.

- As vilas medias van exercer de segundo foco para as poboacións que non se despracen cara as Cidades e os seus redores. Na provincia de Ourense serán O Barco de Valdeorras, Verín e Carballiño; na de Lugo estableceuse unha espiña que vai dende Viveiro, pasando por Vilalba e Sarria ata chegámonos a Monforte. Na Coruña temos As Pontes como foco industrial, Ordes e Santa Comba máis proclives a unha gandería intensiva. Xa por último os concellos de A Estrada e Lalín na provincia de Pontevedra, cunha reorientación da súas economías locais conseguen asentar poboación nos seus territorios (Rodríguez González, 1999).

A poboación no ano 2001 dos concellos máis populosos é a seguinte;

Prov. Coruña	Hab.	Prov. Lugo	Hab.	Prov. Ourense	Hab.	Prov. Pontevedra	Hab.
A Coruña	239434	Lugo	88901	Ourense	109151	Vigo	287282
Santiago	93381	Monforte	19870	Verín	13246	Pontevedra	75864
Ferrol	80347	Vilalba	15623	O Barco	13002	Vilagarcía	33823
Narón	29466	Viveiro	15455	O Carballiño	12526	Redondela	29090
Carballo	28497	Sarria	13084	Xinzo de Limia	9836	Marín	25487
Oleiros	26886	Chantada	9765	Barbadás	6712	Cangas	23756
Ribeira	26434	Foz	9659	Celanova	5964	A Estrada	22216
Arteixo	22709	Ribadeo	9110	Ribadavia	5441	Lalín	20266
Culleredo	22076	Burela	8185	Allariz	5173	Ponteareas	18844

[T12] Táboa 2.1.9. Concellos máis poboados en 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia.

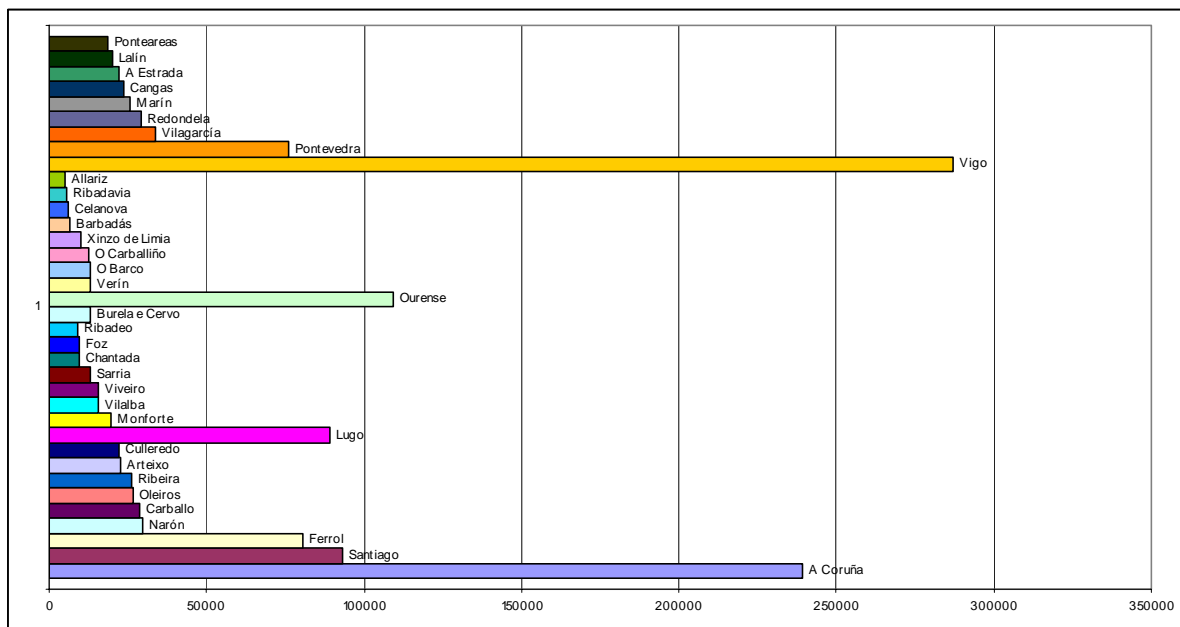
As porcentaxes de variación poboacional entre os anos 1981 e 2001 son;

Prov. Coruña	variación	Prov. Lugo	variación	Prov. Ourense	variación	Prov. Pontevedra	variación
A Coruña	3,05%	Lugo	20,16%	Ourense	13,60%	Vigo	11,04%
Santiago	-0,34%	Monforte	2,52%	Verín	32,69%	Pontevedra	16,47%
Ferrol	-12,44%	Vilalba	-5,23%	O Barco	41,65%	Vilagarcía	14,84%
Narón	1,66%	Viveiro	6,13%	O Carballiño	14,48%	Redondela	6,94%
Carballo	19,12%	Sarria	9,03%	Xinzo de Limia	-3,35%	Marín	12,54%
Oleiros	78,05%	Chantada	40,89%	Barbadás	82,29%	Cangas	14,22%
Ribeira	14,53%	Foz	10,06%	Celanova	-20,67%	A Estrada	-13,62%
Arteixo	48,74%	Ribadeo	0,46%	Ribadavia	-17,83%	Lalín	14,72%
Culleredo	68,15%	Burela	37,90%	Allariz	3,27%	Ponteareas	25,52%

[T13] Táboa 2.1.10. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 2001.
Fonte: Elaboración propia.

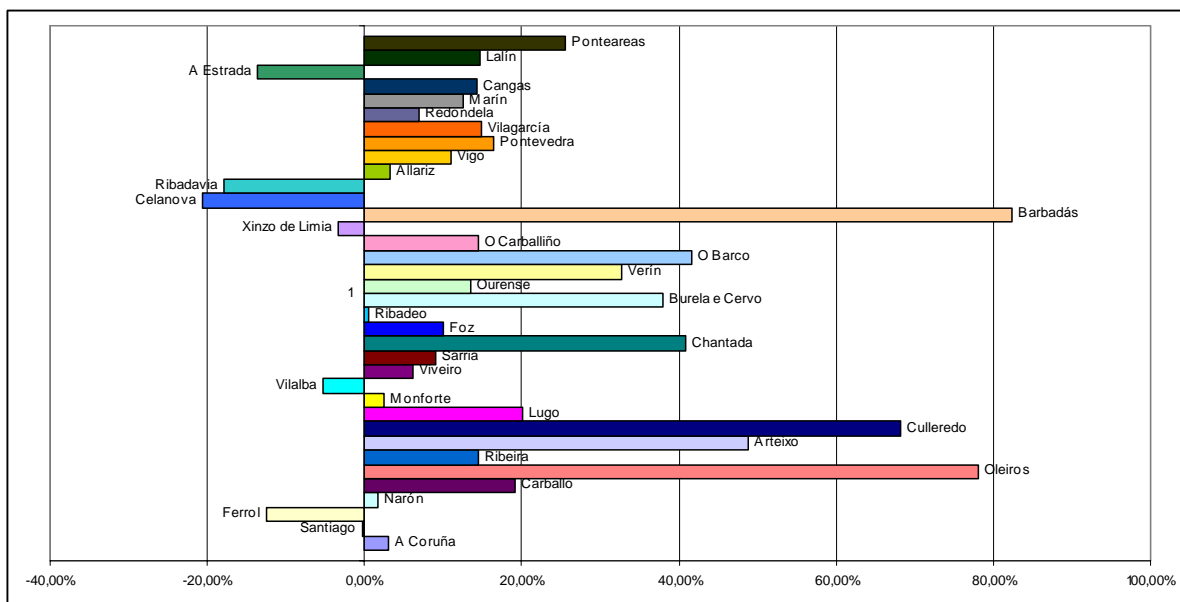
Como podemos advertir, as tendencias de crecemento teñen sufrido un cambio con respecto ao período anterior. Nas cidades grandes incorpóranse efectivos, pero xa non co ritmo de décadas pasadas ou pola contra perden poboación; mentres, os concellos limítrofes toman a iniciativa.

Neste senso, e por mor do seu reducido tamaño, destaca por riba de todos o acontecido na cidade da Coruña, onde se incorporan decididamente os concellos de Culleredo e Oleiros. Na zona ourensá acontece algo semellante con Barbadás malia que os valores absolutos son moi inferiores.



[G8] Gráfico 2.1.5. Concellos máis poboados en 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia.

O gráfico 2.1.5 expón os datos do 2001. O principal indicador é a desaparición dentro do baremo escollido de concellos rurais. Pola contra, entran en xogo un importante número de municipios que pertencen ás coroas urbanas das cidades, o que fai, nalgúns casos, que as cidades centrais perdan poboación, coma é o caso de Santiago e Ferrol, coas súas peculiaridades propias.



[G9] Gráfico 2.1.6. Porcentaxe de crecemento dos concellos máis poboados en 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Este outro gráfico reflexa a porcentaxe de crecemento dos concellos, nel aprécianse as seguintes pautas de comportamento:

- Na provincia da Coruña experimentábase un importante aumento poboacional ao redor da cidade herculina que supera en porcentaxes relativos aos do casco urbano. Deste xeito,

pasaría igual no caso de Vigo, aínda que máis atenuado, xa que no concello central a capacidade de crecemento segue sendo importante debido ao seu tamaño.

- Pola contra nas provincias do interior, unicamente Barbadás se suma ao crecemento da cidade central. No caso de Lugo, o gran tamaño do concello fai polo de agora inviable un crecemento dos concellos limítrofes, aínda que se detectan certas tendencias cara o concello de Outeiro de Rei no eixe da autovía A-6 e a N-VI.
- As vilas ou cidades medias galegas, experimentan un crecemento sostido, formando unha rede secundaria que acompaña o crecemento das áreas urbanas.
- Debido á importancia destes feitos, o espazo rural ten desaparecido do análise efectuado.

Densidade de poboación.

Nestes vinte anos, a realidade política do país muda, e o proceso de cambio que se estaba a dar en canto á definición do asentamento poboacional increméntase substancialmente, de modo que a lectura que nos ofrece o mapa indícanos un despoboamento moi forte das provincias do interior, mentres que as chamadas áreas urbanas van configurándose nitidamente apoiadas nunhas rexións de máis amplo radio de acción.

Noutros puntos de Europa xa se ten chegado a esta situación con anterioridade, sobre todo nas grandes cidades que compoñen o conxunto de capitais políticas e comerciais, onde si podemos falar con toda propiedade dun fenómeno de metropolización nos albores do século XX.

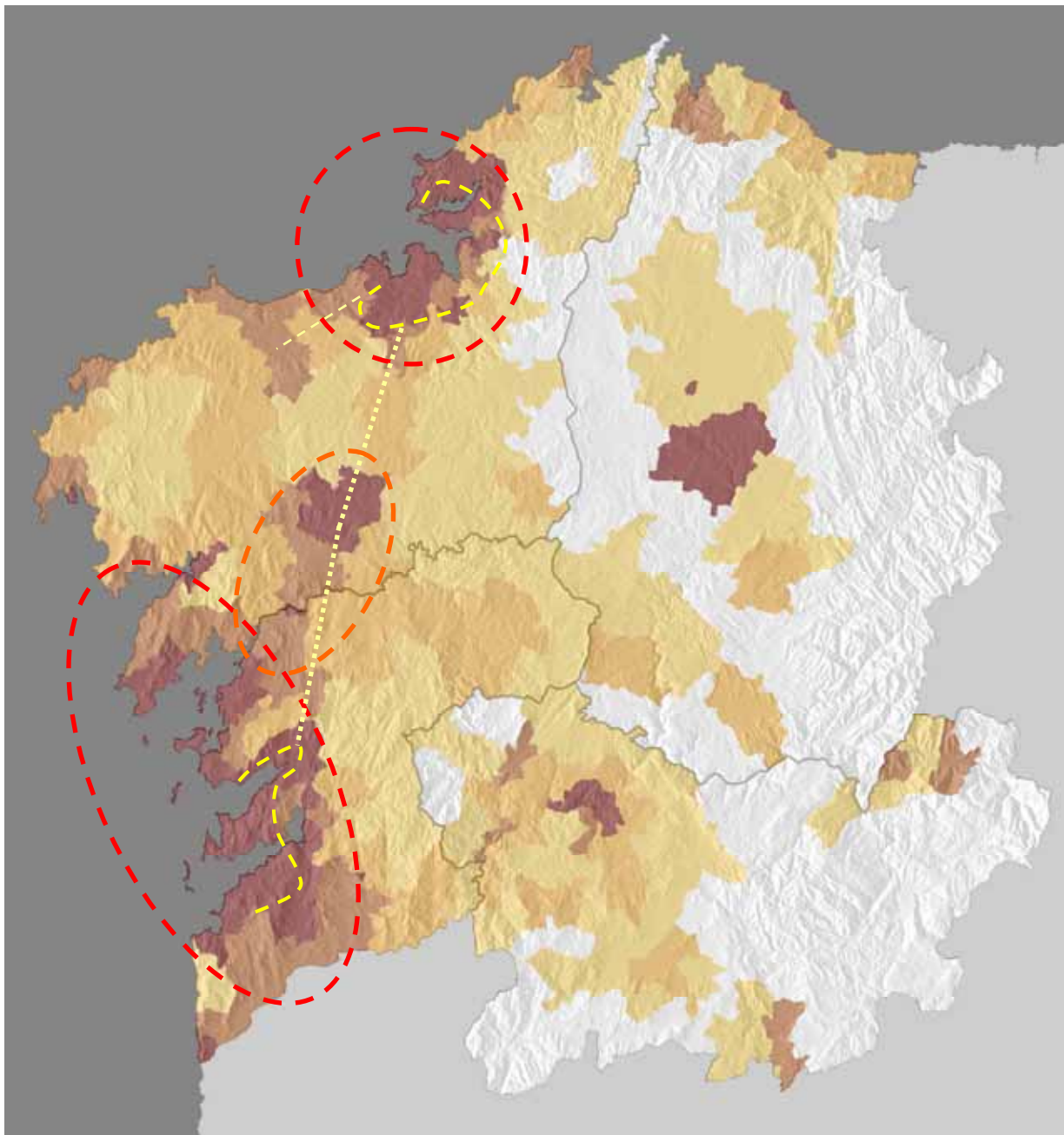
As cidades Galegas, atópanse no oitavo nivel de xerarquía nas clasificación de centros urbanos europeos⁴² (Datar-Reclus, 1989). Son pois cidades que, no contexto europeo, xogan un papel periférico, en parte por unha política de excesivo individualismo, que poderíamos chamar sen medo a equivocarnos de municipalismo pechado. Sen embargo, este dato nos axudará a contextualiza-la situación e a non perder a importancia do plano nos que estamos a desenvolver-lo traballo.

Dito isto, a realidade cambiante, dinos que a cidade tal e como a coñecíamos mudou a súa fisionomía no que respecta a os seus límites exteriores, que se difuminan no espazo circundante ata chegarmos a un terreo que percibimos coma distinto do espazo urbano. Este espazo recibe variados nomes; cidade difusa (Indovina, 1990; Dalda, 1995, Precado Ledo, 2002), periurbano, suburbano, rurano, (Precado Ledo, 1990) segundo esteamos a falar dun área concreta.

O mapa de densidades venenos confirmar que a cidade espállase cara o territorio do carón dela, principalmente na franxa atlántica; Vigo, A Coruña, Ferrol e Santiago. Non sempre ao mesmo tempo, como xa quedou demostrado nos mapas anteriores, pero si actuando dunha maneira moi similar. En Ourense tamén se dan estes fenómenos cara os concellos limítrofes de Barbadás e San Cibrao debido fundamentalmente as singulares características morfolóxicas do

⁴² DATAR-RECLUS, 1989. Nesta clasificación só se ten en conta a cidade central e a súa área de influencia máis próxima.

concello principal. No concello de Lugo, acontece todo o contrario debido ao seu tamaño, equivalente a toda a área urbana da Coruña. Sen embargo, atopamos indicadores de cambio con veciño concello de Outeiro de Rei, xusto no borde municipal e facilitados pola construción da autovía do noroeste e por ter un punto de entrada nese concello.



[14] Imaxe 2.1.8. Densidades de poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia.

2.1.5. OS CAMBIOS DURANTE O PRIMEIRO QUINQUENIO. 2001-2006.

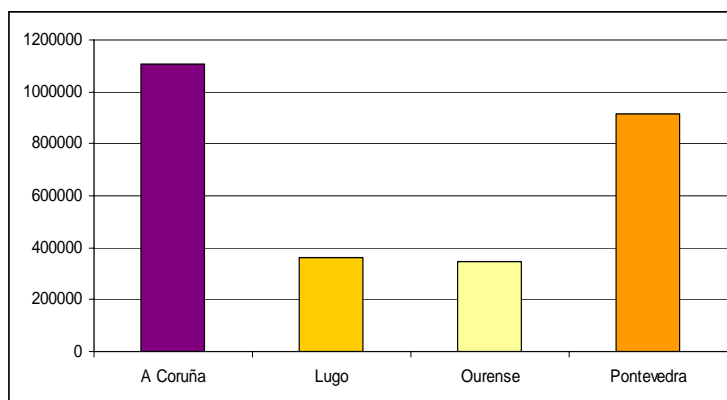
Por último, imos estudar a fase actual. O corto pero intenso período de tempo que transcorre entre o ano 2001 e o 2006.

Poboación.

Galicia medra nun período de 5 anos en 34.598 persoas, o que supón o 1,27% da poboación. A cifra total alcanza os 2.767.524 habitantes⁴³, o que indica unha certa recuperación comparando os valores das dúas décadas pasadas. Proceso no que a inmigración ten un peso importante (Aldrey, 2005).

Coma sempre, o estudio por provincias nos desvela como se está a desenvolver o crecemento dentro do territorio:

Provincia	Poboación	Variación respecto a 2001
A Coruña	1.129.141	1,91%
Lugo	356.595	-2,07%
Ourense	338.671	-1,73%
Pontevedra	943.117	2,94%



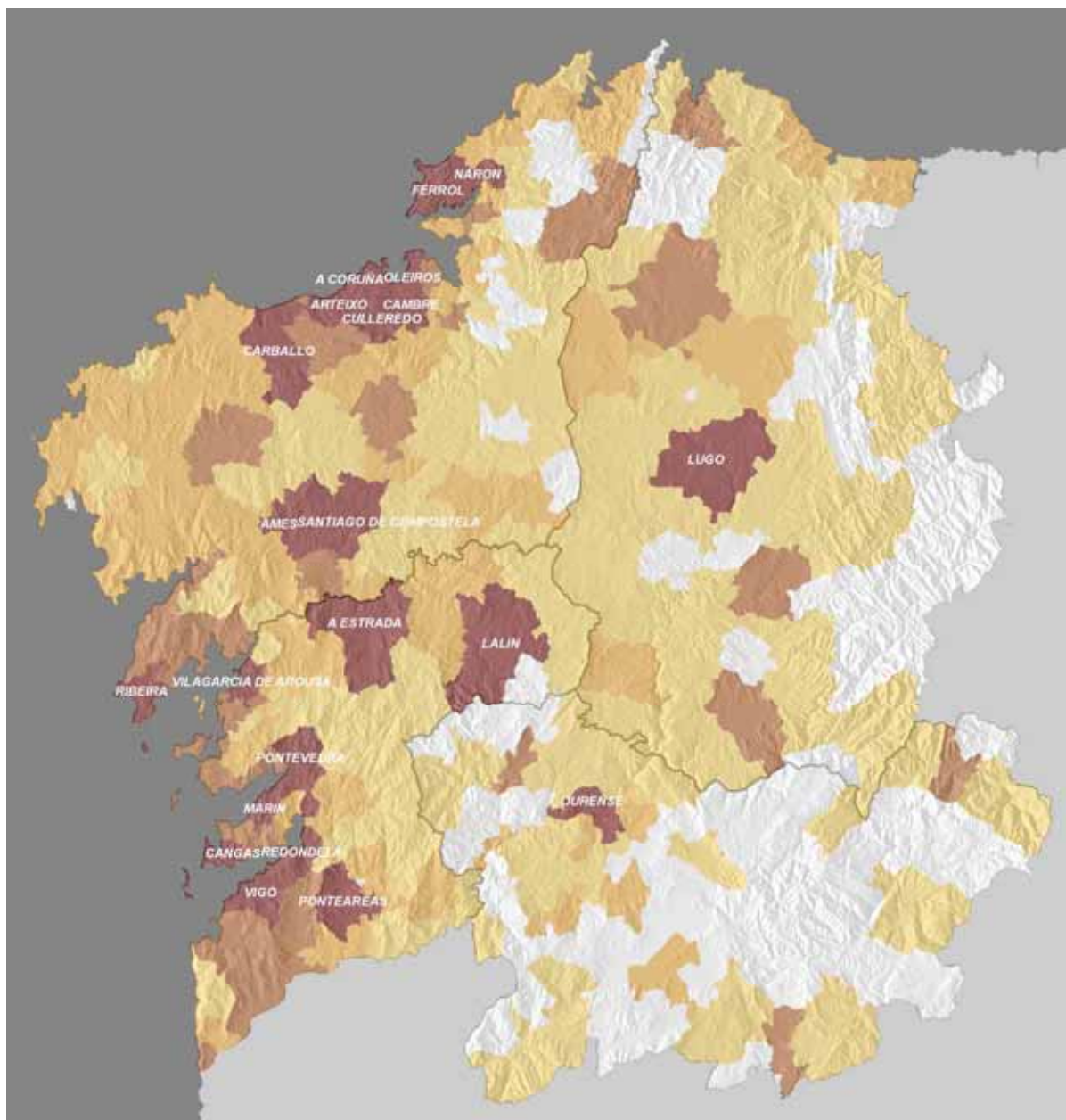
[T14] Táboa 2.1.11. Reparto Provincial en 2006.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Pontevedra segue a se-la provincia máis activa nos que gaña 26.941 novos poboadores representando un aumento do case 3%. A Coruña continúa o mesmo camiño, aínda que como se pode apreciar no mapa de poboación, certos concellos do interior rexistran unha dinámica máis parecida ás das provincias orientais.

Lugo e Ourense, seguen a perder poboación coma xa arrastran dende a década dos oitenta, profundando na súa crise demográfica, de difícil corrección. O Plan de Reequilibrio Territorial 2007-2010, posto en marcha polo goberno da Xunta vai dirixido neste senso, impulsando unhas vilas concretas do rural que sirvan de cabeza de ponte para todo o territorio.

⁴³ Fonte: IGE.

O mapa de reparto poboacional é o seguinte:



[15] Imaxe 2.1.9. Poboación ano 2006.
Fonte: INE. Elaboración propia.

As diferenzas con respecto ao mapa do ano 2001 son:

- Incremento de concellos por baixo dos dous mil habitantes, en especial na franxa oriental. Afecta incluso ao interior das provincias da Coruña e Pontevedra.
- Pola outra banda, incremento de poboación ata chegar a superar os 20.000 habitantes dos concellos de Ponteareas, Ames e Cambre, pertencentes á coroa de influencia das Cidades de Vigo, Santiago e A Coruña respectivamente.
- protagonista do crecemento urbano, ao marxe das cidades centrais, son os concellos que forman as coroas periurbanas, nestes cinco anos acentuado como se verá nas táboas seguintes.

A Poboación no ano 2006 dos principais concellos é a seguinte;

Prov. Coruña	Hab.	Prov. Lugo	Hab.	Prov. Ourense	Hab.	Prov. Pontevedra	Hab.
A Coruña	243320	Lugo	93450	Ourense	108137	Vigo	293255
Santiago	93458	Monforte	19412	Verín	13944	Pontevedra	80096
Ferrol	76399	Viveiro	15576	O Barco	13800	Vilagarcía	36519
Narón	35664	Vilalba	15455	O Carballiño	13716	Redondela	30029
Oleiros	31264	Sarria	13352	Xinzo de Limia	9999	Marín	26129
Carballo	29985	Foz	9754	Barbadás	8426	Cangas	25202
Ribeira	27053	Ribadeo	9619	Celanova	6137	A Estrada	22013
Arteixo	26739	Chantada	9249	O Pereiro	5647	Ponteareas	21993
Culleredo	26547	Burela e Cervo	13602	Allariz	5433	Lalín	20779

[T15] Táboa 2.1.12. Concellos máis poboados en 2006.
Fonte: INE. Elaboración propia.

As porcentaxes de variación poboacional entre os anos 1981 e 2001 son;

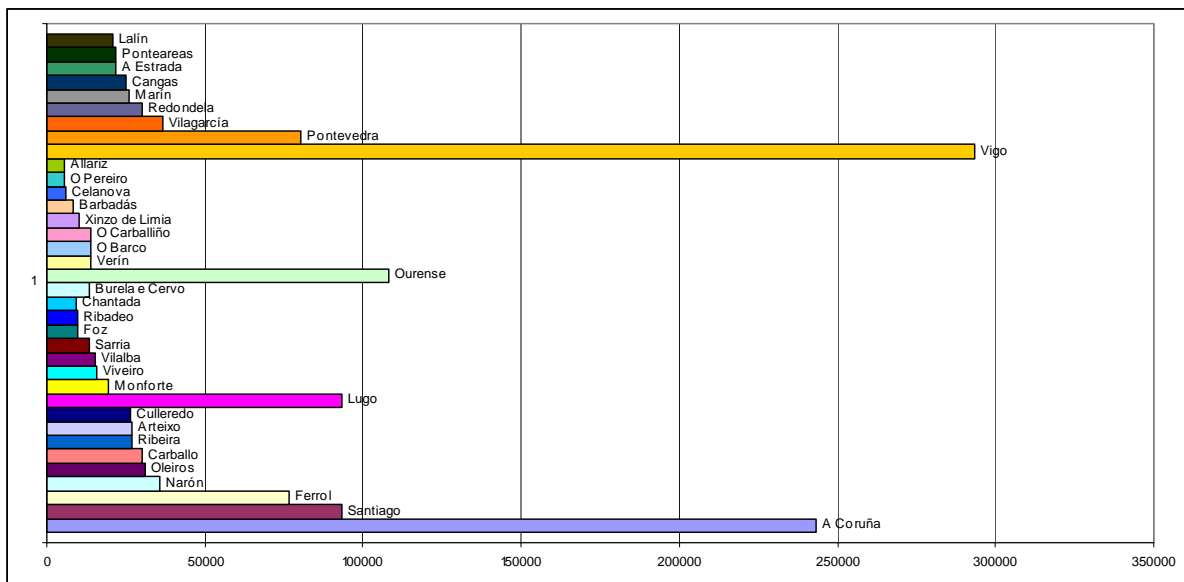
Prov. Coruña	variación	Prov. Lugo	variación	Prov. Ourense	variación	Prov. Pontevedra	variación
A Coruña	1,62%	Lugo	5,12%	Ourense	-0,93%	Vigo	2,08%
Santiago	0,08%	Monforte	-2,30%	Verín	5,27%	Pontevedra	5,58%
Ferrol	-4,91%	Viveiro	0,78%	O Barco	6,14%	Vilagarcía	7,97%
Narón	21,03%	Vilalba	-1,08%	O Carballiño	9,50%	Redondela	3,23%
Oleiros	16,28%	Sarria	2,05%	Xinzo de Limia	1,66%	Marín	2,52%
Carballo	5,22%	Foz	0,98%	Barbadás	25,54%	Cangas	6,09%
Ribeira	2,34%	Ribadeo	5,59%	Celanova	2,90%	A Estrada	-0,91%
Arteixo	17,75%	Chantada	-5,28%	O Pereiro	37,06%	Ponteareas	16,71%
Culleredo	20,25%	Burela e Cervo	2,73%	Allariz	5,03%	Lalín	2,53%

[T16] Táboa 2.1.13. Porcentaxes de crecemento dos concellos máis poboados en 2006.
Fonte: Elaboración propia.

Neste senso, pódese corroborar que a curto prazo as tendencias son as mesmas que para os catro lustros anteriores, onde o crecemento das cidades en termos relativos diminúe sensiblemente, mesmo con perda de poboación, cedendo o crecemento nos concellos limítrofes que medran por riba do 15%.

Interesa destacar o que acontece nos arredores do concello de Ourense, onde se incorpora neste período o concello de Pereiro de Aguiar. Si ben en termos absolutos o crecemento supón 1.500 novos individuos, cifra superada polo concello de Barbadás, en termos relativos este supón un 37% con respecto á poboación de 2001. Está a acontecer o mesmo que nas cidades atlánticas aínda que con moita menos virulencia. No caso contrario, o gran tamaño do concello de Lugo e a aposta por concentrar os servizos na cidade por parte dos responsables provinciais fai que sega mantendo un porcentaxe de crecemento superior as das outras cidades.

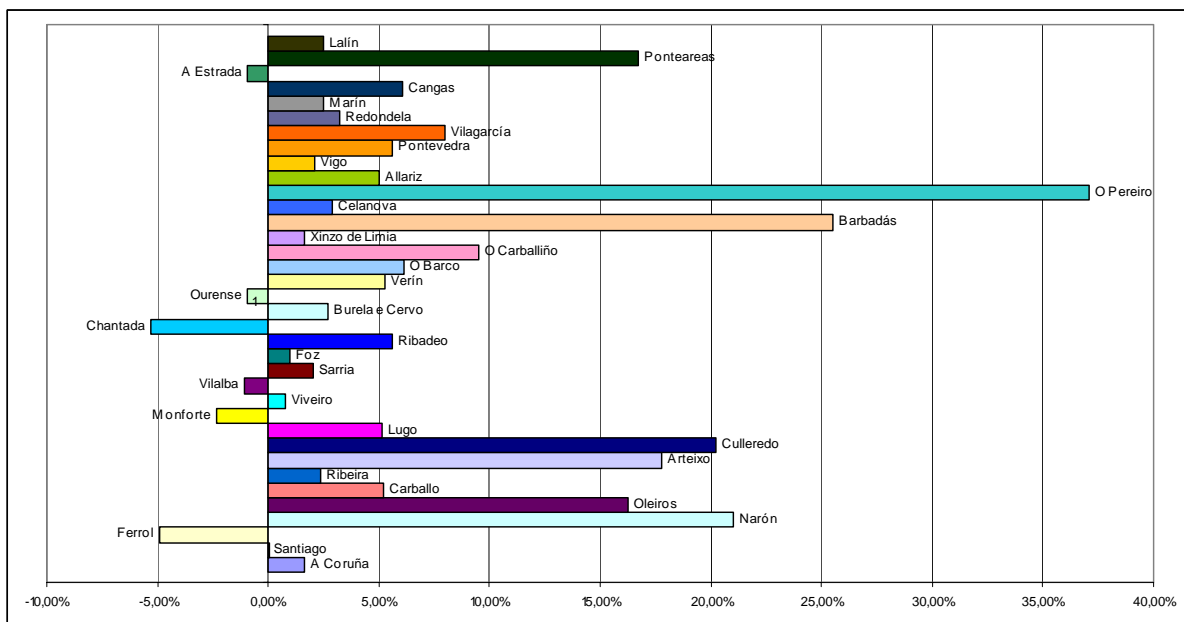
Nesta provincia, o crecemento migra cara a costa da Mariña Lucense, sempre con discretos valores porcentuais pero cunha clara vocación turística e de servizos de lecer.



[G10] Gráfico 2.1.7. Concellos máis poboados en 2006.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Nos cinco últimos anos pódese comprobar aínda o peso poboacional que abrangue ás cidades, nas que e un feito consolidado a formación das coroas urbanas nas provincias de A Coruña e Pontevedra.

Dun xeito moi feble pódese apuntar no concello de Ourense, aínda que as vilas medias seguen a concentrar nos seus recintos o continxente máis importante. Neste senso advírtese algo semellante na provincia de Lugo, neste caso sen área urbana máis alá do límite municipal.



[G11] Gráfico 2.1.8. Porcentaxe de crecemento dos concellos máis poboados en 2006.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Polo que atinxe as pautas de comportamento porcentual, estes son os indicadores máis salientables:

- Os crecementos de Barbadás e O Pereiro, aínda que intensos, hainos que ler con cautela, debido á súa orde de magnitude dentro do contexto galego, moi inferior ás

áreas de Vigo e A Coruña. Sen embargo o fenómeno de descentralización do centro tamén se está a dar.

- No redor das cidades atlánticas, o crecemento dos concellos limítrofes segue a ser moi elevado. Narón, tras ceder o protagonismo no período anterior, debido a crise industrial de toda a área, volve a comandar o crecemento periurbano aínda que sexa a costa dunha perda importante de efectivos na cidade de Ferrol.
- Efectivamente, se ben o crecemento das cidades, en números relativos, sofre un descenso notable chegando incluso a perder poboación coma nos caso de Ourense e Ferrol, debemos recordar que Vigo atrae 5.973 novos habitantes, Pontevedra 4.232, e A Coruña conta con 3.886 habitante máis, no período quinquenal.

Densidade de poboación.

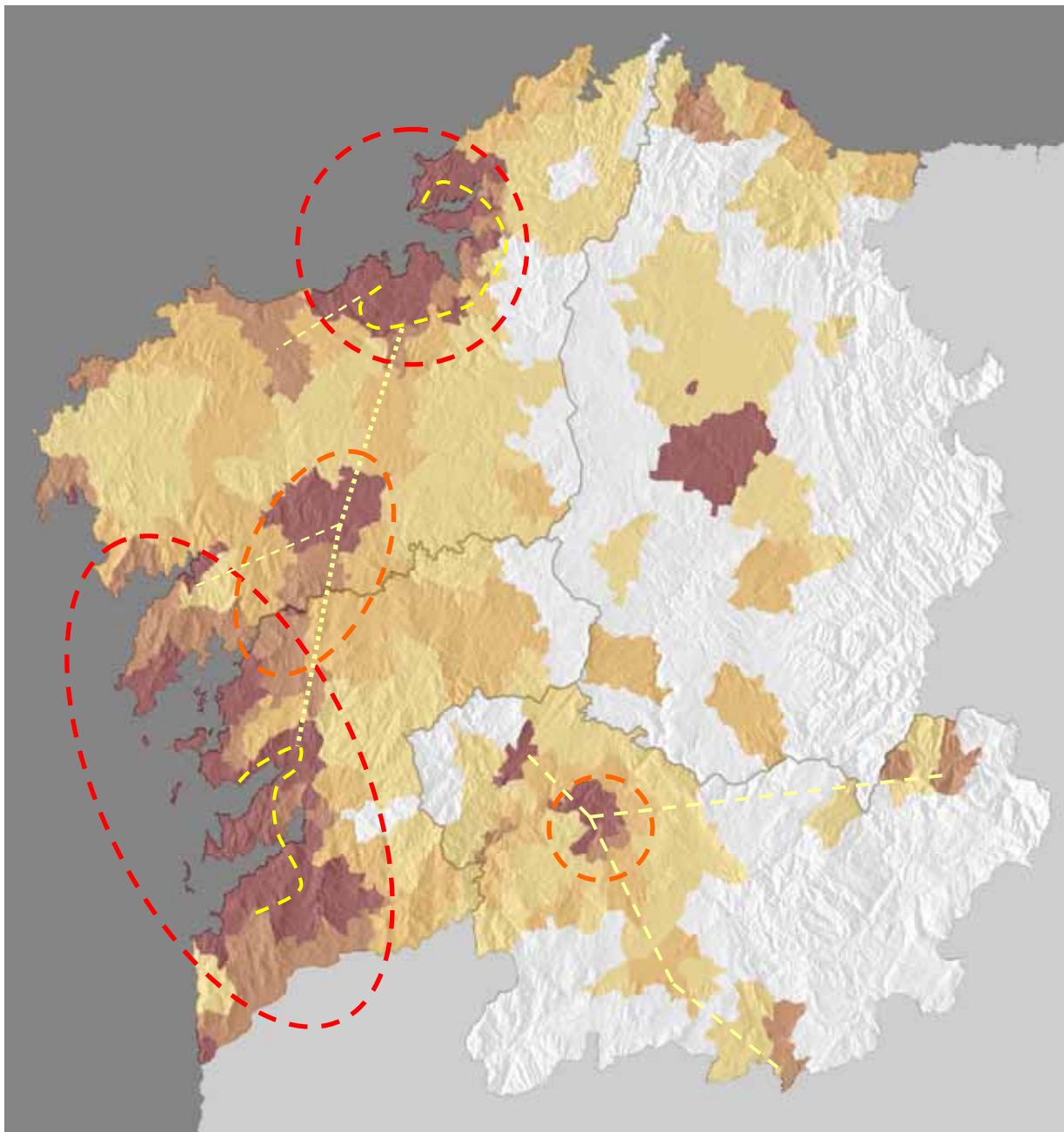
O mapa de densidades tamén reflicte o aumento superficial das áreas urbanas. Neste caso, e nun período de cinco anos, Arteixo, Ames e Pontearreas véñense sumar ás áreas xa consolidadas na etapa anterior. Na contorna de Ourense ocorre igual con Barbadás e San Cibrao das Viñas onde se impulsará o crecemento industrial da comarca.

Neste momento, podemos falar das “áreas metropolitanas” como escriben os medios de comunicación, máis neste capítulo xa se describiu que a creación destas zonas non tivo lugar nin ao mesmo tempo nin coa mesma intensidade nas diversas cidades da Comunidade, se non todo o contrario, cada unha delas experimentou unha relación única cos concellos limítrofes dada as súas características concretas tanto económicas, como políticas e mesmo orográficas.

A prudencia nos insiste en outorgar ás devanditas áreas un peso relativo no contexto europeo, e mesmo no español, onde as variacións poboacionais foron e están a ser moito máis enérxicas. Sen embargo, si debemos facerlle fronte a estes procesos, xa que de asistir ao seu abandono, as consecuencias sobre o territorio serán moi difíciles de corrixir. Neste senso, a ausencia de plans territoriais, máis aló do puramente sectorial de estradas, vai en detrimento dunhas áreas que non poden ser ordenadas unicamente cos plans municipais. Estes plans entran en crise nas situacións con límites administrativos afastados dos límites reais debido á súa propia natureza e calquera intento de cooperación municipal remata na plena competencia municipal para ordenar o seu territorio.

O xenuíno sistema de asentamentos galaico de ocupación territorial⁴⁴ extensivo ao noroeste peninsular, e por ende de “ordenación”, está sendo substituído nas áreas do corredor atlántico, por aliñacións ao longo das estradas e camiños (Nárdiz, 2008), por construcións illadas dispersas no territorio e por urbanizacións amparadas en planeamentos legalmente aprobados que pouco teñen que ver co terreo onde se asentan. A toponimia oficial vaise quedando coma a única testemuña de aldeas, casais e lugares deshabitados ou cunha poboación que supera os sesenta e cinco anos na meirande parte dos casos.

⁴⁴ Bouhier, A. 1979. *La Galice: Essai géographique d'analyse et d'interprétation d'un vieux complexe agraire*. La Roche Sur Yon.

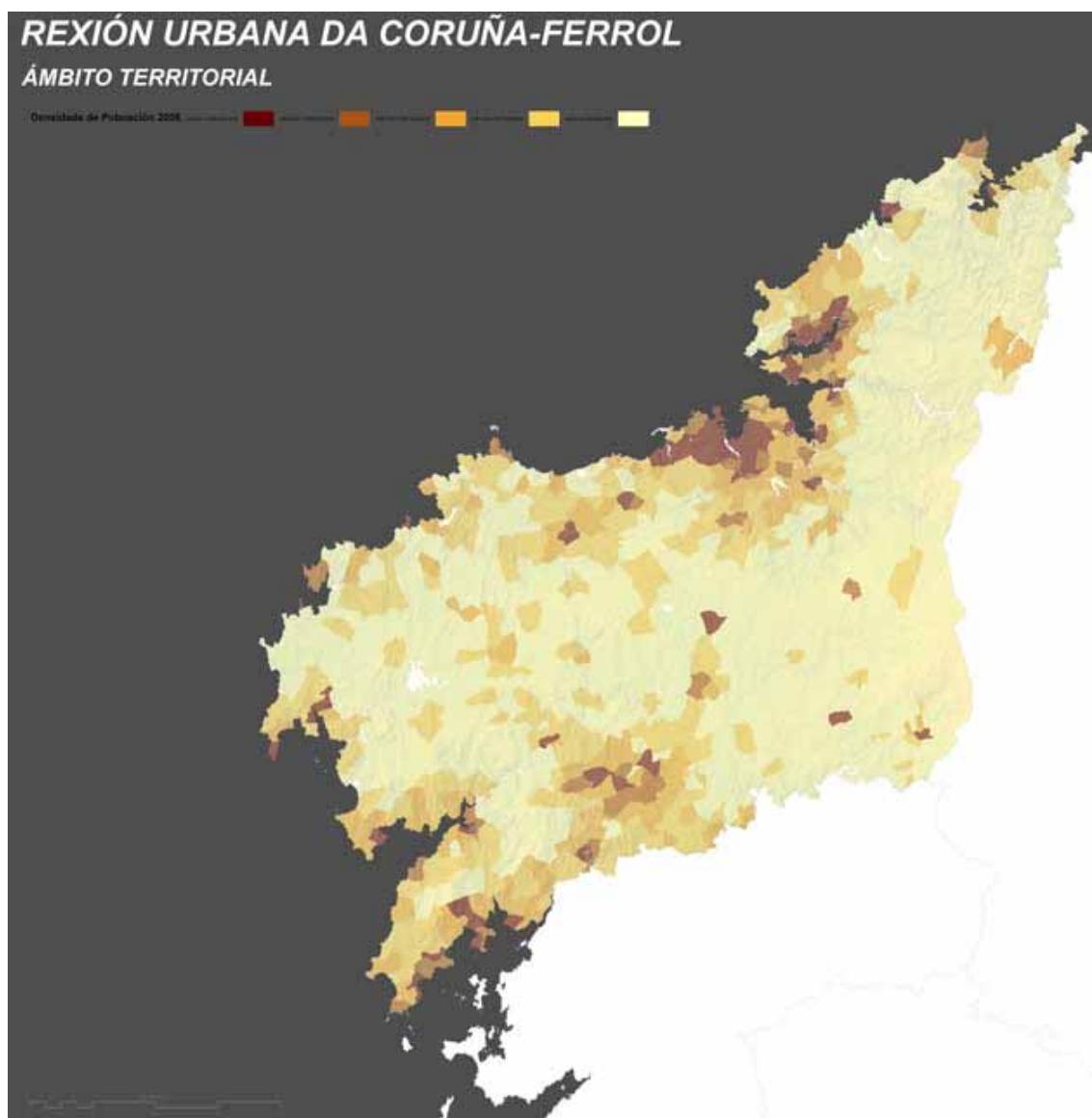


[16] Imaxe 2.1.10. Densidades de poboación ano 2006.
Fonte: INE. Elaboración propia.

A prognose para os vindeiros quince anos dos Institutos de estatística, tanto galego coma do Estado, indican unha continuidade nos procesos de concentración entorno aos grandes centros de produción, xunto cunha perda poboacional contundente nos concellos rurais do interior ao non se ter producido o relevo xeracional correspondente. Atopámonos fronte a unha realidade que polariza nestes centros a nova economía de mercado, e que coma ven describe a economía urbana (Richardson, 1975) constitúe un cambio de ciclo capaz de someter e soportar no aglomerado urbano procesos de complexidade crecente. De feito, a visión territorial faise agora dende a cidade, con máis do 70% da poboación afastada do sector primario, e desvinculada do sistema produtivo de autoconsumo tan presente na memoria histórica das persoas que habitan este territorio.

2.2. A REXIÓN URBANA DA CORUÑA-FERROL.

Dentro dos traballos de investigación do Departamento de Proxectos e Urbanismo da UDC, o convenio coa Deputación de A Coruña⁴⁵ ben sendo moi frutífero, tanto en volume de información coma na intensidade dos traballos presentados, accesible dende o propio portal web do Órgano Administrativo. Como obxectivo paralelo da fase V⁴⁶, que comprendeu os anos 2006, 2007 e 2008, fíxose á procura dunha delimitación provincial que comprendera rexións homoxéneas que lle foran de utilidade á Administración para a toma de decisións estratéxicas, en consonancia co Plan Estratéxico da Provincia 2007-2013. Dentro das oito zonas delimitadas, sobresaía a chamada Rexión Urbana da Coruña-Ferrol, coincidente en liñas xerais con outros estudos paralelos no tempo (Dalda et al., 2006; Precado, 2007).



[17] Imaxe 2.2.1. Densidade de poboación parroquial referente ao ano 2006.
Fonte: INE, elaboración propia.

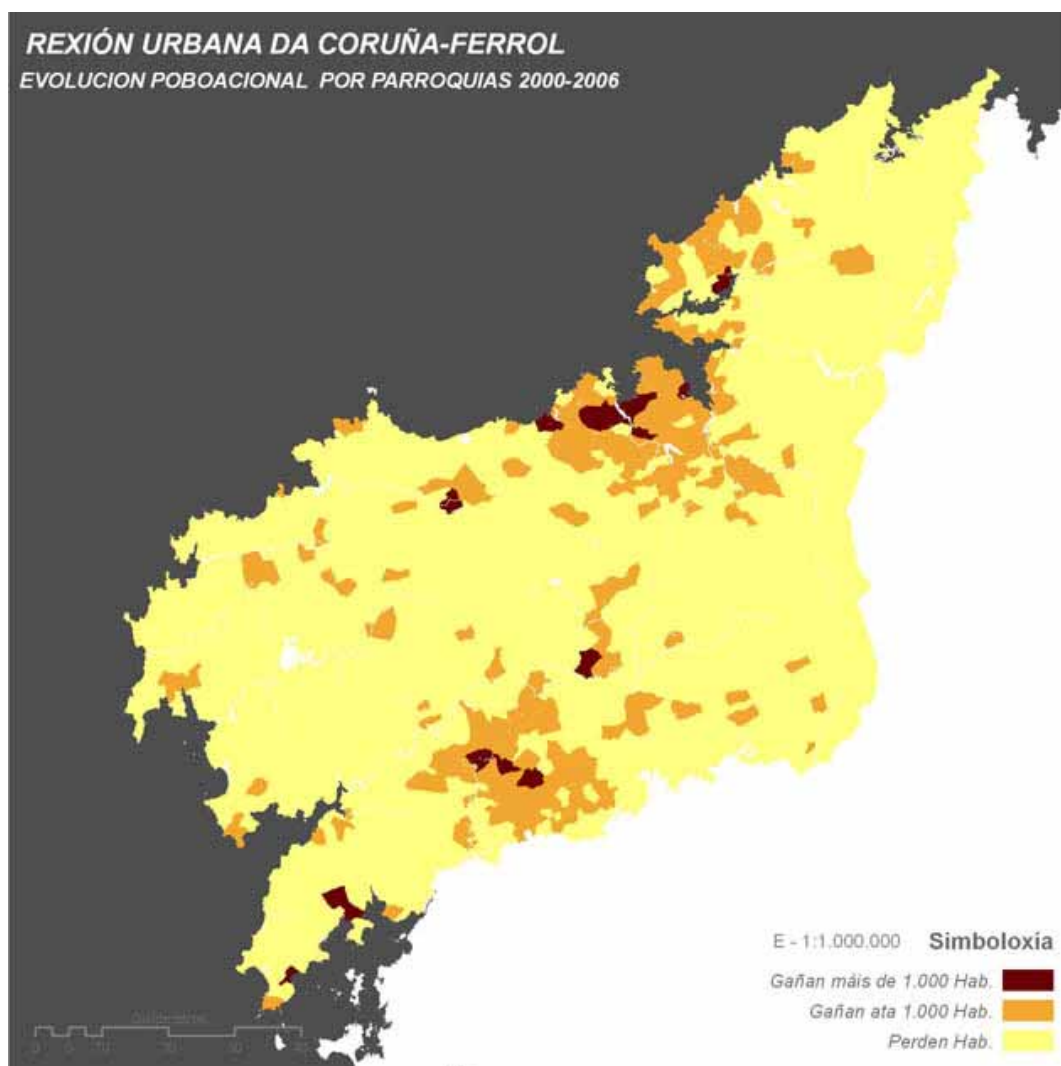
⁴⁵ Recollido e posto a disposición da comunidade investigadora en <http://www.dicoruna.es/webeiel/>. Dende o ano 2000, a Enquisa sobre Infraestrutura e Equipamentos Locais, nas fase IV, aglutina un equipo multidisciplinar coordinados por Carlos Nárdiz, Xosé Lois Martínez e Joaquín Suárez por parte da UDC, e de Xosé Francisoco Freire e Pedro A. González dende o Servizo de Asistencia Técnica a Municipios da Deputación da Coruña.

⁴⁶ Convenio entre a UDC e a Deputación de A Coruña para elaborar un documento sobre áreas supramunicipais que manteñan unha lóxica interna, recollidos nunha publicación que leva por título: *As Áreas Supramunicipais da Provincia da Coruña, Investigación Urbanística, dirixida polo profesor Xosé Lois Martínez e publicada pola Deputación da Coruña no ano 2008*. Estes traballos seguen as pautas marcadas por estudosos destes temas como Carlos Nárdiz Ortíz, J. L. Dalda ou A. Precado Ledo.

Porén, o establecemento de límites; por unha banda necesario para realizar calquera estudo analítico, non resulta sinxelo e pode aparecer o risco de producir análises funcionais, territoriais e sociais distorsionados da realidade estudada (Oriol Ne.ló en Monclús, 1998)⁴⁷.

“La indefinición de los límites de los espacios metropolitanos y la proliferación de divisiones administrativas en su interior contribuyen poderosamente, como hemos visto, a las tendencias espontáneas de diferenciación social de los espacios urbanos. De ello se derivan también dificultades para la financiación, la coordinación administrativa y el diseño de un planeamiento urbanístico efectivo. Estas dificultades comportan, a su vez, problemas para hacer frente a los desafíos funcionales y a las dificultades para la sostenibilidad ecológica que las nuevas formas de desarrollo urbano plantean.”

Oriol Ne.ló, en Condús: La Ciudad Dispersa, p. 53-54.



[18] Imaxe 2.2.2. Evolución poboacional por parroquias. Anos 2000-2006.
Fonte: INE, elaboración propia.

⁴⁷ No libro “ La Ciudad Dispersa; Suburbanización y Nuevas Periferias” de Fco. J. Monclús que recolle un ciclo de conferencias celebradas en Barcelona en 1996, trátanse diversas cuestións referentes á forma da nova cidade entre un heteroxéneo grupo de profesores e profesionais. O Profesor Oriol Ne.ló basea o seu discurso na progresiva desaparición dos límites para chegar á conclusión da súa necesidade.

Na imaxe 2.2.1, que representa unha aproximación á densidade parroquial no contexto da provincia, podemos observar a existencia de certos continuos de densidade na Rexión do Golfo Ártabro, na área de Santiago e no corredor do Barbanza. Se ademais completamos o estudo representando aquelas parroquias (entidades colectivas segundo terminoloxía do INE) con incrementos poboacionais durante o período de tempo que vai do ano 2000 ata o 2006 (imaxe 02), obtemos unha representación nítida das zonas que están a experimentar unha maior transformación urbanística. Neste senso as parroquias máis dinámicas son as de Xubia en Ferrolterra; Sada, Liáns, Perillo, O Temple, Cambre, Rútis (Vilaboa, Cordeda, Acea da Ma), Elviña (Zapateira, Somo, Mesoiro), Arteixo na comarca coruñesa; Oroso (Sigüeiro), Cacheiras, Biduido (Milladoiro), Ortoño (Bertamiráns) na zona de Santiago; e finalmente Boiro e Ribeira na serra do Barbanza. Todas estas parroquias incrementan a súa poboación en máis de 1000 efectivos en sete anos. Destaca tamén a perda de poboación no núcleo urbano das cidades compactas; Ferrol perde preto de 4.500 persoas, A Coruña máis de 2.000, e Santiago descende en 800 habitantes a súa poboación entre os anos 2000 e 2006.

2.2.1. A SITUACIÓN DENTRO DO EIXO ATLANTICO

O Eixo Atlántico correspóndese co espazo económico máis activo de Galicia (Pérez Touriño, 1999) que a modo de espiña dorsal vai recorrer de norte a sur o territorio, adentrándose na Rexión do Norte de Portugal se atendemos ás relacións comerciais e aos vínculos transfronteirizos (Dalda, 2005).

En Galicia este corredor verá na autoestrada AP-9 a súa infraestrutura de escala territorial máis destacado (Pérez Touriño, 1999; Pazos Otón, 2003⁴⁸); sen nos esquecer da vía férrea que, con variacións no seu recorrido respecto á autoestrada, debería supoñer unha alternativa de comunicación entre cidades.

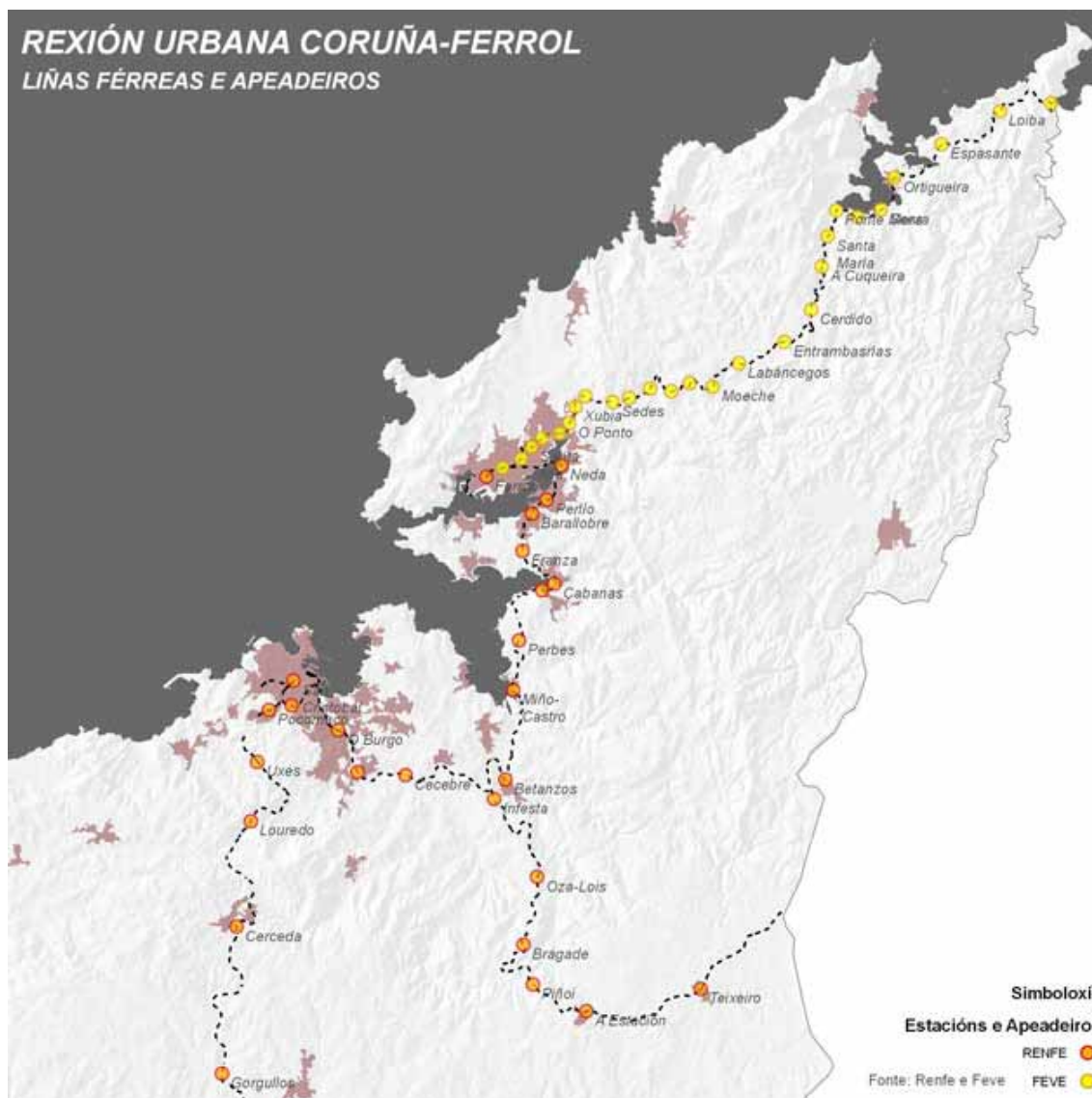
a- Estudo Comparativo dos Nodos de Centralidade:

Con algunhas diferenzas, a rexión norte ten a súa réplica na ampla zona que abrangue as cidades de Vigo e Pontevedra. As cidades do interior, Lugo e Ourense tamén han mostrar un comportamento similar entre elas, mentres que Santiago de Compostela funciona como ente autónomo entre os dous nodos de actividade pero coa vantaxe de dispor do centro de decisións administrativo do que se vai ser o gran beneficiado.

Débese por en relevo como elemento singular, a situación precaria do ferrocarril con respecto a outras partes do estado onde ten un funcionamento máis activo. As Cidades de Coruña e Ferrol, malia que dispoñen dunha conexión ferroviaria, atopan no baixo nivel de usuarios un impedimento para o desenvolvemento desta infraestrutura, unicamente as os núcleos densos cidadáns superan os mil viaxeiros ao día, seguidos de Vilagarcía con catrocentos viaxeiros de

⁴⁸ Pazos Otón, Miguel (2003). Para unha lectura pormenorizada véxase a tese do autor onde fai unha análise do eixe atlántico dende o punto de vista da mobilidade. Estudo que vai dende a creación do soporte físico ate a conexión entre os distintos usos de cada un dos nodos do eixo.

media⁴⁹. O Ferrocarril Español de Vía Estreita (FEVE) é usado regularmente coma un servizo de proximidade na área de Ferrolterra sendo o traxecto do Golfo Ártabro deficitario dado que non pode competir co resto dos transportes habilitados, netamente o automóbil pero tamén as presións exercidas dende as compañías de autobuses. Non existe ningún servizo destas características na cidade herculina, deixando que o peso da mobilidade recaia no vehículo privado coma teremos oportunidade de constatar neste traballo.



[19] Imaxe 2.2.3. Apeadeiros nas liñas férreas do Arco Ártabro.
Fonte: FEVE, RENFE, elaboración propia.

A Continuación, analicemos polo miúdo a evolución do eixo. Ímonos apoiar tanto nos datos extraídos do INE coma no estudo feito pola Universidade da Coruña no marco do Proxecto “Cidade Difusa no Noroeste Peninsular” (Dalda et al.; 2005)⁵⁰.

a.1.- O Sistema de Cidades segundo os datos do estudo sobre a Cidade Difusa en Galicia:

⁴⁹ Datos aportados por RENFE.

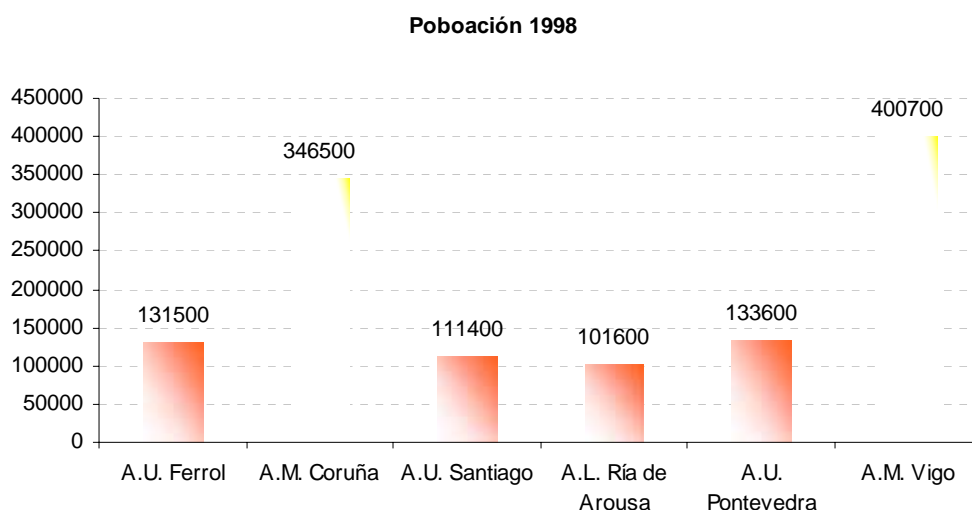
⁵⁰ Dalda, Docampo, Harguindeguy, “Cidade Difusa en Galicia”, *op. cit.* O estudo parte de áreas de densidade poboacional elaboradas que son as que conformarán as áreas urbanas ás que fai referencia. O criterio a seguir e que a delimitación municipal servirá so de referencia.

Neste segundo caso, a valoración das áreas que comprenden o estudo faise a partir de datos elaborados para a ocasión; así, a valoración superficial das áreas está máis axustada á realidade que aquela aportada polos datos de concellos do INE. Sen embargo, a evolución temporal que reflicten os datos do INE servirán para os mesmos propósitos e apuntan á mesma dirección.

Eixo Atlántico	Poboación 1998	Superficie (Qm2)	Densidade (Hab/Qm2)
A.U. Ferrol	131500	91	1440
A.M. Coruña	346500	257	1346
A.U. Santiago	111400	166	669
A.L. Ría de Arousa	101600	123	823
A.U. Pontevedra	133600	173	774
A.M. Vigo	400700	296	1354

[T17] Táboa 2.2.1. Áreas Urbanas.

Fonte: Dalda, Campo, Harguindey, 2005. páx:82. Elaboración Propia

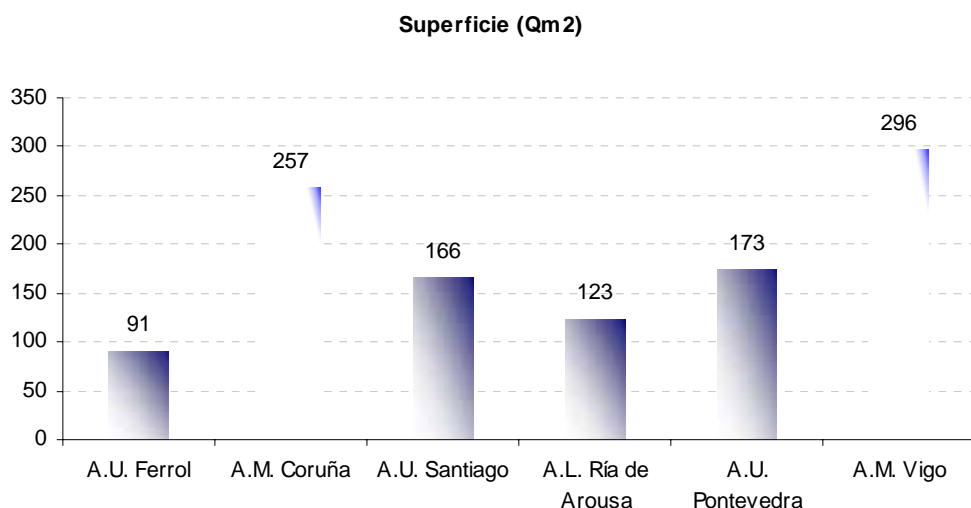


[G12] Gráfico 2.2.1. Poboación 1998.

Fonte: Dalda, Campo, Harguindey, 2005. Elaboración Propia

No gráfico queda explicado o sistema reitor de aglomeracións. A Coruña ao norte e Vigo ao Sur han ser as dúas cidades que van polarizar o crecemento poboacional (Dalda, 2005). Ámbalas dúas áreas veranse acompañadas doutras máis pequenas que lles servirán de complemento industrial ou administrativo. Ata o de agora non existe un ente capaz de rexer e administrar estas dúas rexións o que produce certas deseconomías locais e impiden o seu lanzamento no economía global (DOT, 2008). Segundo este mesmo autor, a Rexión Urbana da Coruña-Ferrol contaba no ano 1998 con 560.800 habitantes e a de Vigo-Pontevedra con 622.740.

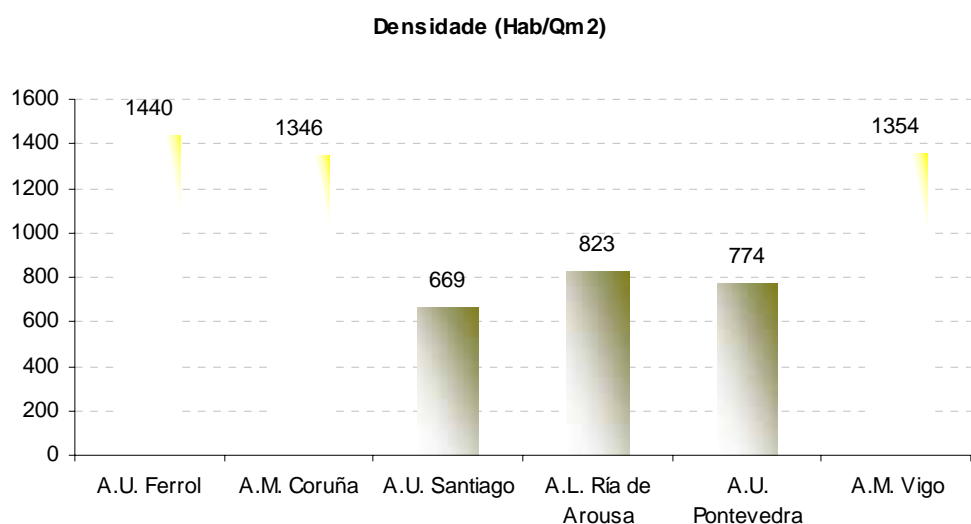
No terceiro chanzo do eixe vai aparecer a área Urbana de Santiago e a Aglomeración da Ría de Arousa. Se ven, o número de habitantes é moi similar, débese facer unha distinción moi importante xa que a primeira conta cunha cidade de certa compacidade o que lle asegura vantaxes espaciais na doazón de servizos respecto á Ría de Arousa.



[G13] Gráfico 2.2.2. Superficie Qm².
 Fonte: Dalda, Campo, Harguindey, 2005. Elaboración Propia

Novamente os territorios circundante das cidades reitoras van ser os máis abundantes xa que a influencia destas déixase sentir moito máis aló que aquelas que teñen menor capacidade de atracción. Resulta interesante destacar a superficie que ocupa a Área Urbana de Ferrol que se vai circunscribir maioritariamente aos concellos bañados pola ría. Non resulta aventurado adiviñar que a construción das novas autovías cara os territorios do interior vai traer consigo a incorporación de novas terras que polo de agora se mantiveron ao marxe das convulsións industriais, xustamente nos puntos de acceso á mesma.

A Superficie total da Rexión Urbana da Coruña-Ferrol chega ata os 994 Qm², mentres que a de Vigo-Pontevedra medra ata os 1.412 Qm².



[G14] Gráfico 2.2.3. Densidade por Qm².
 Fonte: Dalda, Campo, Harguindey, 2005.. Elaboración Propia

A densidade vai ser un índice corrector moi a ter en conta á hora de analizar calquera sistema. Efectivamente; o área de Ferrol, cun límite adscrito á ría destaca por riba das áreas consolidadas, aínda que o termo municipal polo seu tamaño conte con amplas zonas rurais. A

mesma situación vaise dar en Santiago e Pontevedra, onde gran parte dos seus respectivos termos municipais, incorporan indicadores claros de paisaxe rural.

a.2.- O Sistema de Cidades segundo os datos extraídos do INE 1998-2007:

De seguido pasamos a comentar a situación poboacional do Eixo Atlántico con datos extraídos do INE. Aínda que menos precisos, xa que parten dos límites municipais, vannos ofrecer valores comparables ao estudo precedente.

Concello	Superficie	poboación 1998	poboación 2007	Densidade 1998	Densidade 2007
AU Ferrol	212,3	140.870	136.933	663,54	645,00
AU Coruña	277,64	323.670	353.015	1165,79	1271,48
Arredores RU CF	984,47	118.927	128.790	120,80	130,82
AU Santiago	745,51	141.661	156.695	190,02	210,18
A Ría de Arousa	404,11	136.083	141.204	336,75	349,42
AU Pontevedra	188,89	113.017	121.543	598,32	643,46
AU Vigo	383,48	397.724	417.632	1037,14	1089,06
Arredores RU VP	565,3	104.131	116.319	184,20	205,77

[T18] Táboa 2.2.2. Poboación Áreas Urbanas 1998-2007.
Fonte: INE, elaboración propia⁵¹.

AU: área urbana
RU: rexión urbana
CF: Coruña-Ferrol
VP: Vigo-Pontevedra

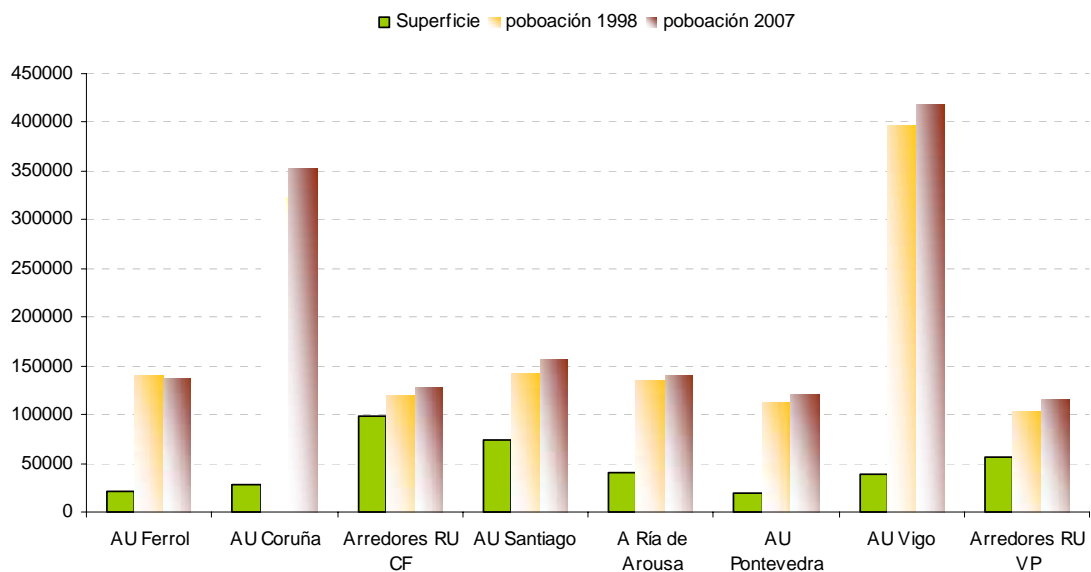
Atendendo á superficie das áreas é onde se dan os valores máis dispares. A amplitude dos termos municipais de Ferrol, Santiago e Pontevedra, que entran dentro destas áreas malia que gran parte do seu territorio administrativo non posúe características de urbano. Sen embargo parécenos adecuado contar con esta superficie “extra” que ademais de temperar os índices de densidade supón terreo que pode ser incorporado ao proceso urbanizador futuro. Nestes casos non debemos esquecer que estes concellos posúen unha vantaxe comparativa con outros debido á capacidade administrativa propia sobre os devanditos terreos. Por contra, os datos poboacionais achéganse aos valores amosados no estudo da cidade difusa xa que os territorios engadidos aportan escaso número de efectivos polo que se pode facer unha correlación de proporcionalidade axustada.

Sen dúbida, a consecuencia inmediata de todo isto é a amortiguación dos valores de densidade, moi especialmente nos termos municipais con maior superficie. Os gráficos que a continuación se amosan serviran para observar o estado do Eixo e a súa evolución ao longo destes últimos dez anos.

O Seguinte gráfico amosa a distribución da poboación nas distintas zonas do Eixo, onde as áreas urbanas de Vigo e Coruña funcionan coma cabezas directoras do sistema. A área que máis crece é a da Coruña con cerca de 30.000 novas persoas. Sen embargo, a Rexión máis activa segue a ser a de Vigo-Pontevedra que acada os 40.000 efectivos, en parte debido á situación que segue arrastrando a zona de Ferrol e a súa contorna cunha perda de case 4.000 persoas o que supón un 2,8% do seu total en dez anos.

⁵¹ Táboa elaborada con datos do INE. As delimitacións veñen sendo termos municipais unidos polo autor deste traballo.

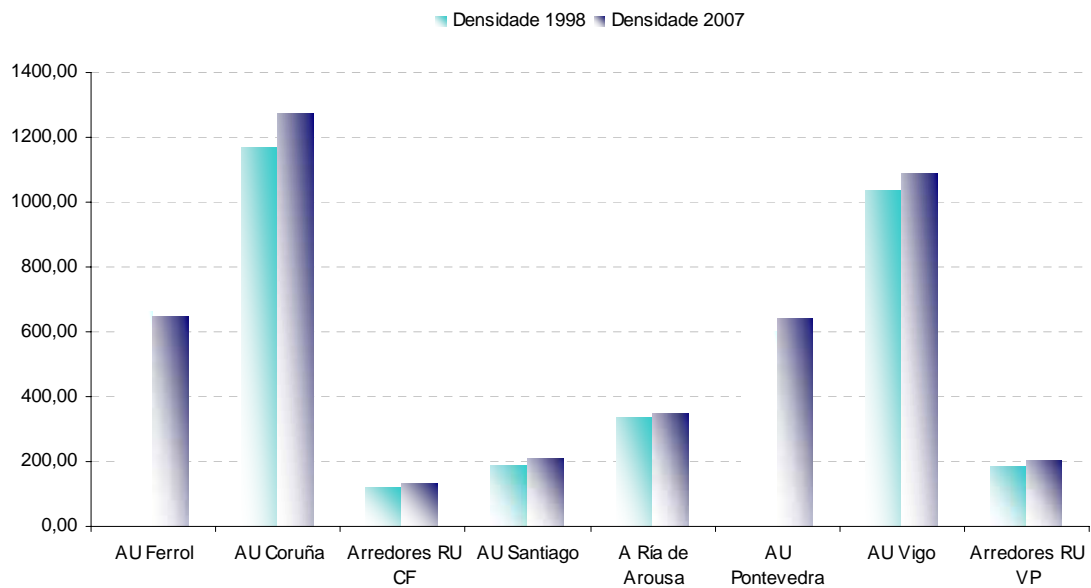
Poboación dos Conxuntos Urbanos



[G15] Gráfico 2.2.4. Poboación e superficie dos aglomerados.
Fonte: INE.. Elaboración Propia

Á vista dos valores, coma conclusión podemos dicir que no polo norte a zona máis activa segue a ser a comprendida polos concellos limítrofes á cidade da Coruña. Pola contra, no polo sur, os concellos da segunda coroa da rexión urbana de Vigo-Pontevedra son os que experimentan un maior crecemento relativo de todo o eixo con cerca dun 12% nestes dez últimos anos. Sen dúbida está a incrementar os problemas de difusión urbanística e dispersión construtiva desta área xa de por si extensa.

Densidade dos Conxuntos Urbanos



[G16] Gráfico 2.2.5. Densidade dos aglomerados.
Fonte: INE.. Elaboración Propia

O gráfico de densidades ven completar o análise xa efectuado no caso da poboación, dando coma resultado a maior compacidade da area da Coruña respecto á de Vigo. Si ben a orografía é definitoria en ámbolos dous casos, na zona de Vigo, xoga un papel decisivo á hora de orientar o crecemento urbanístico.

En canto ás áreas complementarias de Ferrol e Pontevedra vanse situar nun segundo chanzo coa advertencia xa feita do decrecemento poboacional da primeira. As zonas de influencia das áreas quedan situadas no último nivel superadas polas aglomeracións da Ría de Arousa e a área de Santiago que se perfilan coma áreas de transición entre as cidades reitoras. Neste caso a Ría de Arousa presenta densidades máis compactas que Santiago, o cal presenta grandes lagoas urbanas no interior do seu territorio.

b- A Rexión Urbana da Coruña Ferrol:

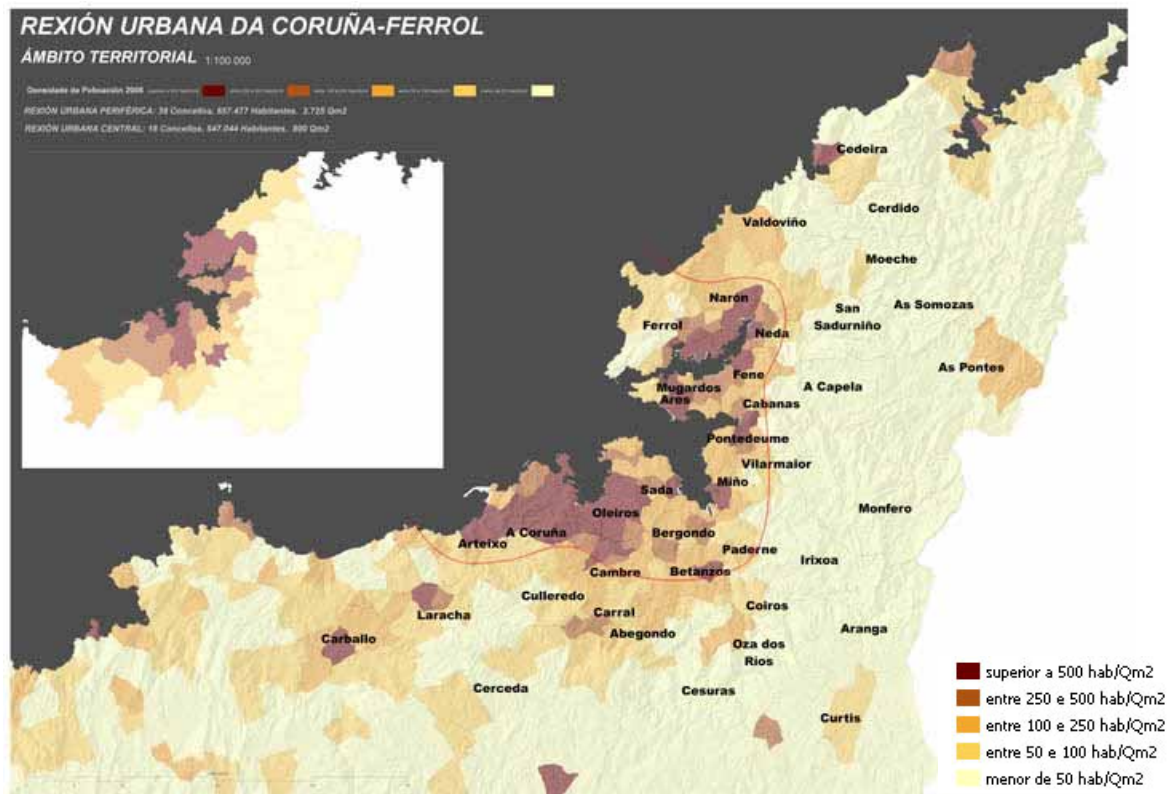
Coma xa vimos, o establecemento de límites non resulta sinxelo, debido en gran parte ao importante número de variables a ter en conta. Segundo sexa a importancia de cada unha delas nun momento determinado o límite poderá desprazarse ou mesmo variar notablemente. Coincidimos na aproximación á idea que fixo o profesor Dalda no coloquio patrocinado polo Foro Araganey en marzo de 2007 sobre o territorio onde deixaba claro que se tiña que actuar por capas ou niveis de acción cadanseu cos seus propios límites e ferramentas de análise. Neste senso o Master de Proxectación Urbanística, no seu módulo: Proxecta-lo Territorio⁵² aborda esta problemática dende un punto de vista similar (Sabaté, 2008). Do mesmo xeito, calquera aproximación a definir un cerco hase ver superada por unha realidade que cambia moi rapidamente. Pese a todo, compre ter un ámbito definido para facer un estudo da situación.

Debemos diferenciar dous estados de aproximación ao estudo; unha primeira liña que abrangue os concellos que se atopan nunha posición favorecida á que chamaríamos **Rexión Urbana Central**. No bordo situaríanse aqueles concellos que se ben non forman parte activa do sistema funcional, han participar das economías xeradas polas cidades reitoras. Este sería o caso de Carballo, Curtis, As Pontes e Cedeira que son capitais das súas respectivas áreas comarcais, abrindo o estudo a outros niveis que non forman parte desta tese. Entremedia, o resto do espazo circundante conformaría a **Rexión Urbana Periférica**.

Asemade, é preciso sinalar que a trinta quilómetros⁵³ das dúas cidades se están a desenvolver actuacións urbanas (urbanizacións de vivenda unifamiliar, polígonos industriais, etc.) que non se deran ata o de agora. Estase a repetir o modelo de crecemento de fai vinte anos pero cada vez a distancias maiores, coas repercusións de mobilidade que son ben sabidas, e que si son obxecto desta tese.

⁵² En efecto, a análise propositiva prevé tres capas de aproximación ao territorio; a forma ou vocación do lugar, o soporte estrutural e por último, a ordenación física dos asentamentos e actividades económicas (Sabaté, 2008, p. 20 e ss.).

⁵³ Concellos dunha segunda ou terceira área de influencia (A Laracha, Oza dos Ríos, Coirós), e vencellados sempre as infraestruturas viarias de alta capacidade por riba de calquera estrutura de asentamentos primitiva.

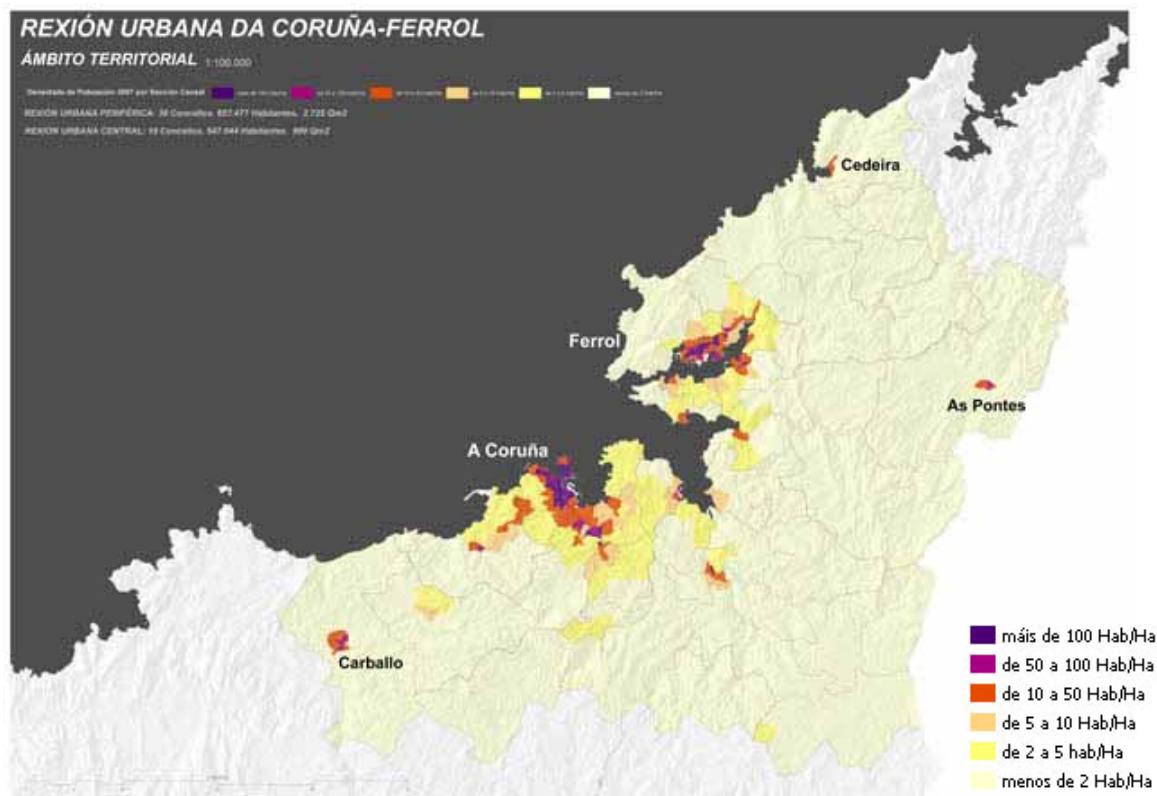


[20] Imaxe 2.2.4. Densidade de poboación parroquial referente ao ano 2006. Concellos Estudados
Fonte: INE, elaboración propia.

A Imaxe 2.2.4 de densidade parroquial precedente amósanos unha concentración de poboación todo ao longo da liña de costa do Golfo Ártabro que se vai facendo máis permeable cara ó interior. Deixando a un lado as cidades compactas, as áreas de maior concentración sitúanse na contorna das rías da Coruña e Ferrol. Debemos dicir que a situación dos polígonos industriais (Sabón, Bergondo, Piadela, Vilar do Colo, Río do Pozo) xogan un papel importante na evolución poboacional de toda a zona de estudo ademais de xerar un fluxo de mobilidade ata ese momento inédito.

Se ben a parroquia (entidade colectiva segundo o INE) “*conserva plena vixencia coma entidade territorial*” (Dalda, DoCampo, Harguindey; 2005), é preciso achegarmos á realidade territorio-ocupacional dun xeito paralelo polas delimitacións censais. Estas, lonxe de representar unha realidade territorial, han delimitar aglomeracións de persoas, de tal xeito que por debaixo do concello hanse circunscribir zonas que comprendan unidades de 2.000 habitantes aproximadamente. Este número non é casual xa que vai representar unidades mínimas de poboación para diversas cuestións de estado (colexios, eleccións, etc). Fernández-Albalat⁵⁴, na idea-proxecto da “Cidade das Rías” tamén fai atención ao devandito número seguindo a teoría de Alomar (Martínez, 2001).

⁵⁴ Fernández-Albalat Lois, Andrés: “La Ciudad de las Rías”. Texto de Ingreso en el Instituto de Estudios Coruñeses José Cornide, A Coruña, 1968.



[21] Imaxe 2.2.5. Densidade de poboación censal referente ao ano 2007. Concellos Estudados
Fonte: INE, elaboración propia.

O interese de traer o imaxe 05 radica na posibilidade de representar a densidade de poboación debida ás devanditas unidades. Neste caso, as diferenzas entre as cidades compactas, o territorio urbanizado e o resto do conxunto hanse ver con moita máis claridade. As vilas que pechan o triángulo ártabro (Carballo, As Pontes, Cedeira) aparecen coma puntos no magna “difuso” no que soamente Coristanco, A Laracha, Carral, Curtis-Estación concentran certo nivel de poboación.

Coma adianto das conclusións debemos indicar os centros de poboación máis compactos. Estes son: A Coruña e a Ría do Burgo (especialmente a zona de Perillo, O Temple, O Graxal, Fonteculler e Almeiras) Arteixo-Oseiro, Cambre, Santa Cruz-Coruxo, Sada, Betanzos, Miño, Pontedeume, e a Ría de Ferrol (Ares, Mugardos, Perlío, Neda, Xubia e Ferrol). Todo sistema de comunicacións deberá ter en conta estes núcleos para o seu estudo e implantación.

Aparte do índice de poboación, debemos aproximarnos ao estudo doutros factores que inciden na dinamicidade dunha zona. Respecto da rexión urbana, habemos estudar⁵⁵:

- A superficie residencial posta no mercado do solo de cada concello.
- O número de desprazamentos que se realizan nos diversos concellos.
- O número de vehículos en comparación có volume poboacional por concello.
- Finalmente, o número de empresas que teñen sede en cada concello.

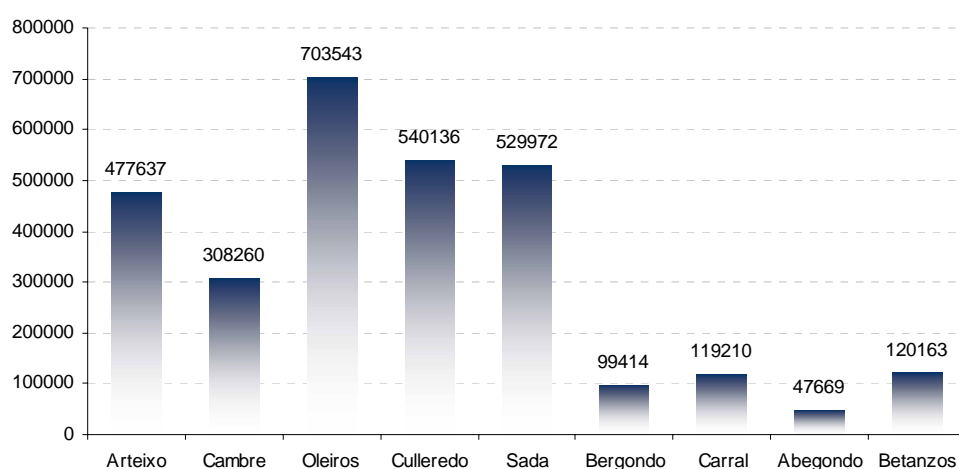
Estes datos han servir para delimitar con maior precisión os concellos máis activos da zona en estudo.

⁵⁵ Datos procedente do Instituto Galego de Estatística. Os gráficos son de elaboración propia. Exclúense as cidades compactas para poder comparar entre si o resto dos concellos. En todo caso remitimos aos apéndices da tese para acceder aos devanditos datos.

b.1.- A Superficie Residencial:

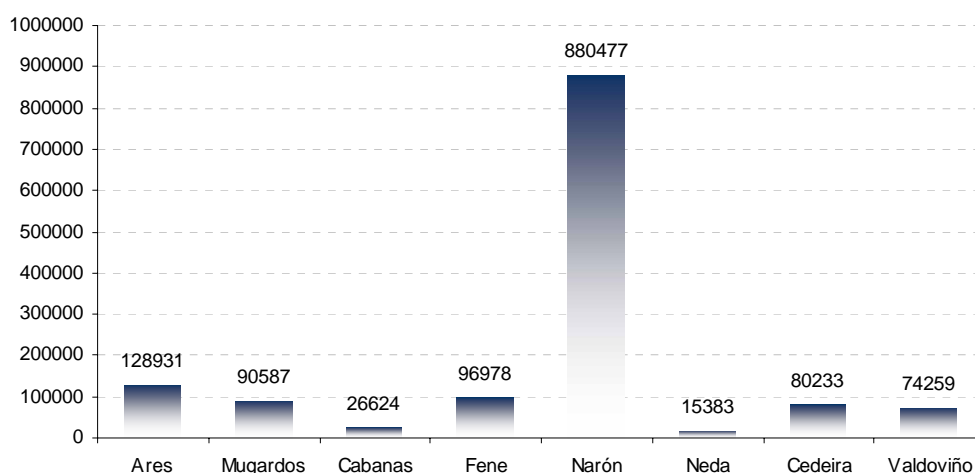
Na área coruñesa, deixando ao marxe a cidade central con valores netamente superiores; distínguense dúas zonas claramente diferenciadas polas superficies construídas: a primeira coroa á que temos que engadir o termo municipal de Sada, cun valor superior ao de Cambre, estanos a falar da presión edificatoria sobre o litoral. O resto de concellos da contorna, incluso Betanzos, non chegan ao nivel anterior. O caso de Bergondo é sintomático da especialización xa que só o 45% da nova superficie é adicada a residencia, alcanzado o valor total de superficie construída de 220.012 m² localizado principalmente no polígono industrial desenvolvido pola sociedade estatal SEPES na década dos oitenta do pasado século.

Superficie Residencial (m2) Total de 2000 a 2005 no Área de Coruña



[G17] Gráfico 2.2.6. Superficie residencial 2000-05, área Coruña.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

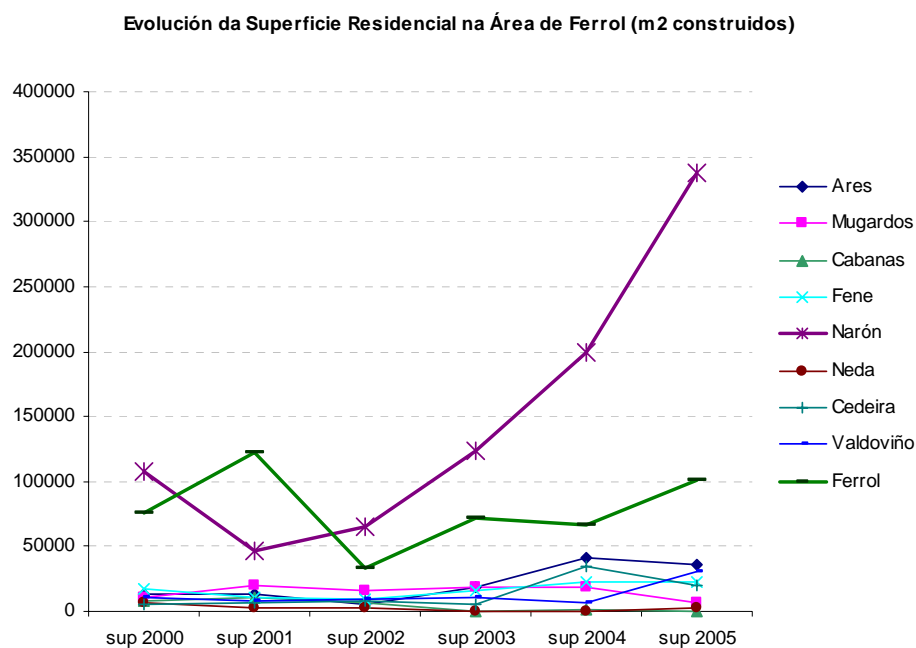
Superficie Residencial (m2) Total de 2000 a 2005 no Área de Ferrol



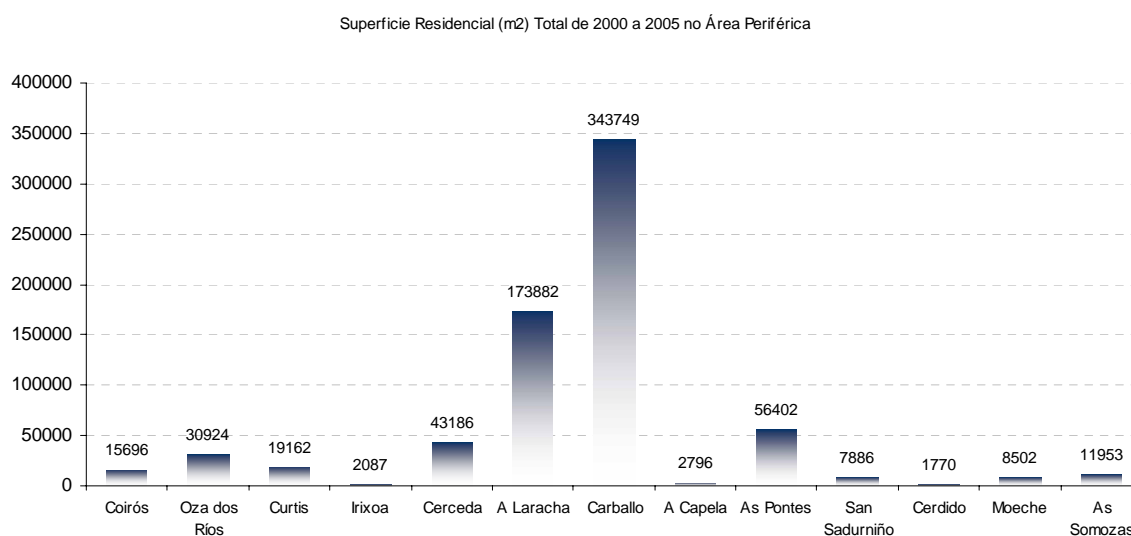
[G18] Gráfico 2.2.7. Superficie residencial 2000-05, área Ferrol.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Na área de Ferrolterra, Destaca o concello de Narón por riba de tódolos demais cun 48% da superficie residencial dentro da súa área de influencia, incluso supera individualmente a

calquera da comarca de Coruña e mesmo ao concello de Ferrol. O resto de municipios adscritos a este área posúen valores comparables aos do segundo nivel da comarca coruñesa.



[G19] Gráfico 2.2.8. Evolución da superficie residencial 2000-05, área Ferrol.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia



[G20] Gráfico 2.2.9. Superficie residencial 2000-05, área periférica.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Finalmente na Rexión Urbana Periférica, Carballo vai levar o predominio da zona (valor similar a Cambre). Destaca, sen embargo, a situación de A Laracha que triplica e cuadruplica os valores de As Pontes e Cerceda respectivamente.

Outros valores son:

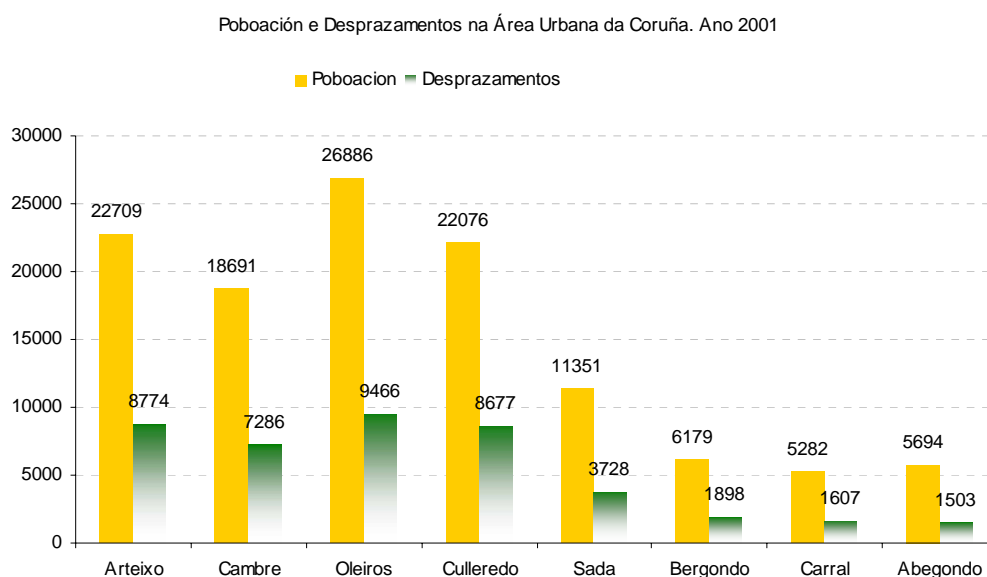
- A Coruña: 2.322.965 m².
- Ferrol: 469 124 m².
- Miño: 152.595 m².

O caso da Coruña resulta espectacular se atendemos ao fenómeno de metropolización. O termo municipal segue a liderar o crecemento co 24% da superficie residencial se comparamos toda a Rexión Urbana. Porcentaxe que vai crecer ata o 48% se estudamos soamente os concellos da contorna metropolitana (Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros máis Sada).

Ferrol vai acaparar un 25% da construción da súa área de influencia. Valor que vai chegar só ao 35% se o comparamos con Narón. Velaquí unha diferenza importante co que acontece na cidade herculina, xa que como víamos no capítulo precedente, dende moi cedo se producirán fenómenos de ocupación do solo fora do concello matriz dada a especial configuración física destes dous municipios.

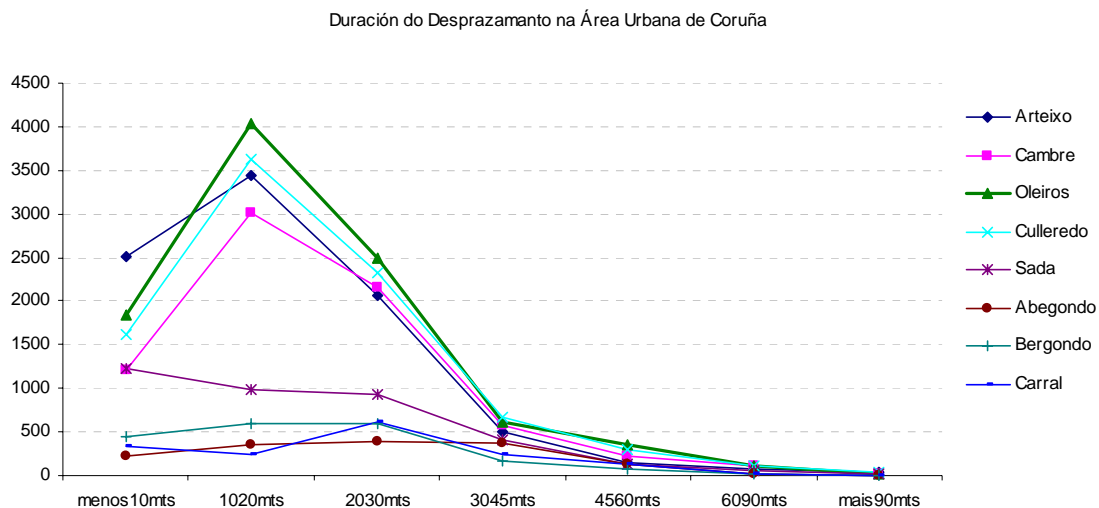
Interesa destacar o concello de Miño porque a partir do ano 2004 vai ofrecer solo residencial achegándose aos valores da segunda contorna metropolitana e moi destacados con respecto aos seus concellos limítrofes. O feito de dispor dunha conexión a unha vía de altas prestacións vai ser un fito que trocará o transcorrer urbanístico deste concello.

b.2.-Os Desprazamentos:

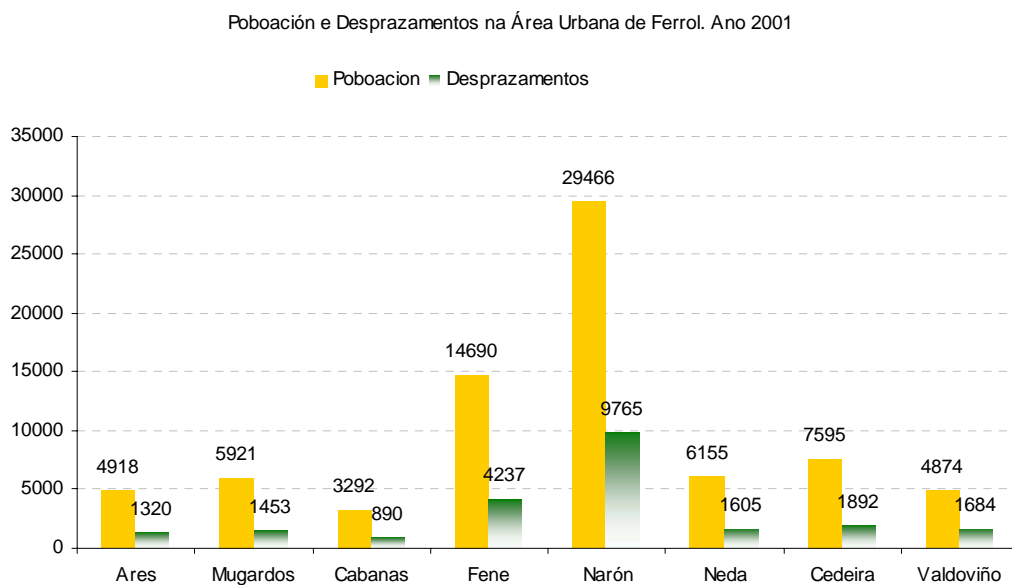


[G21] Gráfico 2.2.10. Poboación e desprazamentos, área da Coruña, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Na área da Coruña serán os concellos da primeira coroa os que rexistren valores máis elevados. Neste caso Sada pasa a formar parte da segunda coroa, cun valor lixeiramente superior. Falta por engadir que o 70% dos desprazamentos tiñan unha duración inferior aos 30 minutos.

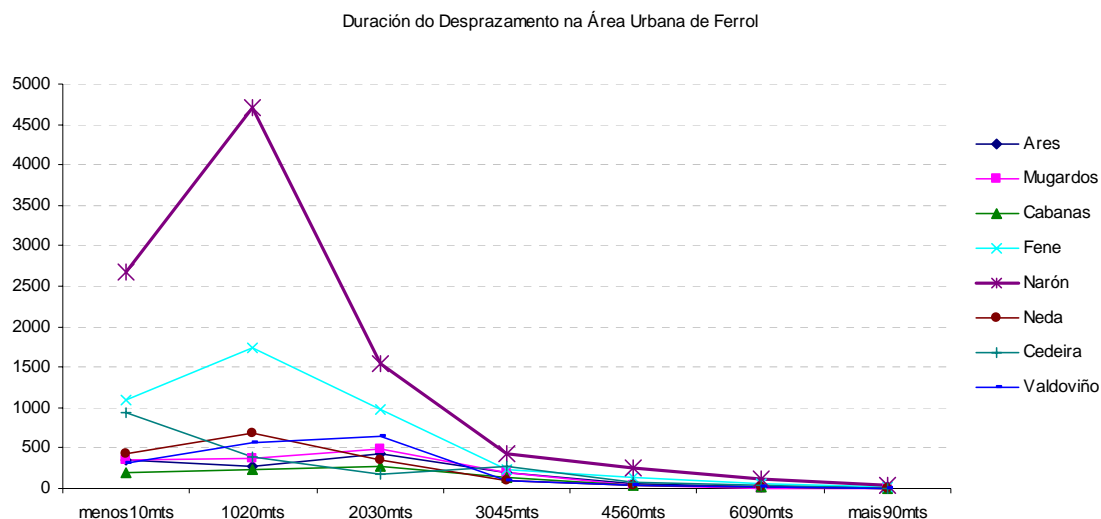


[G22] Gráfico 2.2.11. Duración dos desprazamentos, área da Coruña, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

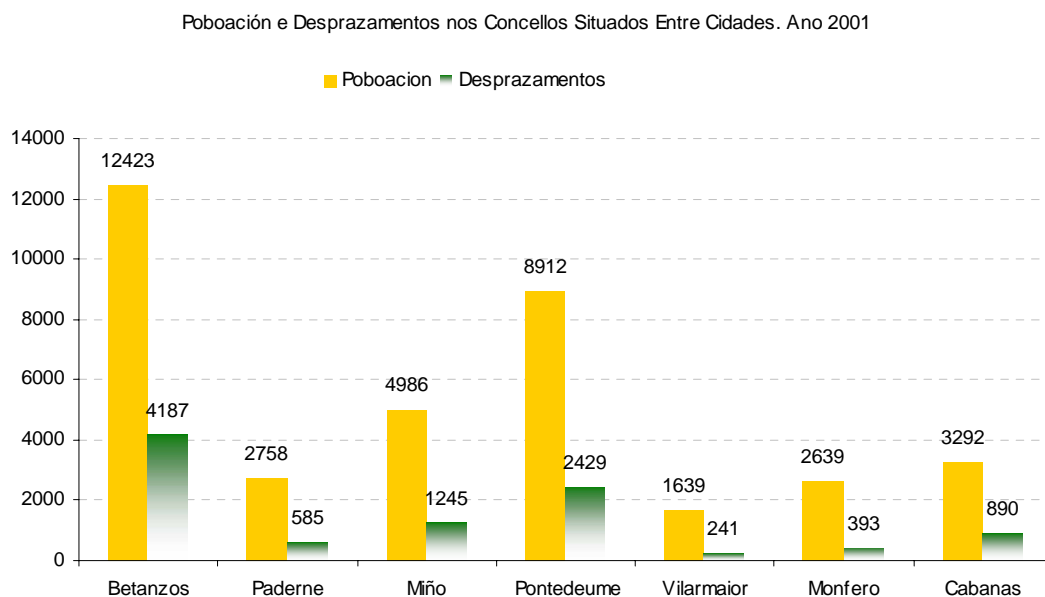


[G23] Gráfico 2.2.12. Poboación e desprazamentos, área de Ferrol, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Na área de Ferrolterra, serán os concellos limítrofes á cidade departamental os que experimenten un maior volume de desprazamentos. Neste caso os valores temporais aínda son máis curtos que no caso da Coruña. Así temos que un 75% dos desprazamentos non superan os 20 minutos no caso de Narón.

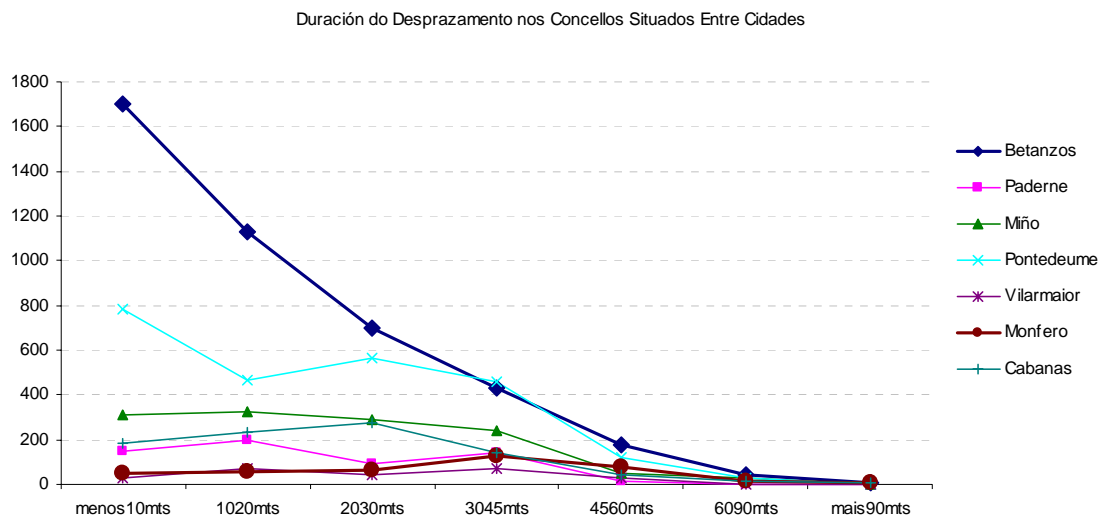


[G24] Gráfico 2.2.13. Duración dos desprazamentos, área de Ferrol, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia



[G25] Gráfico 2.2.14. Poboación e desprazamentos, área periférica ás áreas urbanas da Coruña e Ferrol, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Finalmente, na zona que comprende o espazo interciudades ou periférica vaise dar un descenso xeneralizado do número de desprazamentos en correspondencia co número de habitantes. Destaca o 40% de desprazamentos cunha duración inferior aos 10 minutos en Betanzos e o 32% de desprazamentos que duran entre 30 e 45 minutos en Monfero (136 dos 393 desprazamentos), si ben este valor é relativo, dado o número total de movementos, non deixa de ter un significado que pode indicar saída do concello cara outras áreas de emprego.



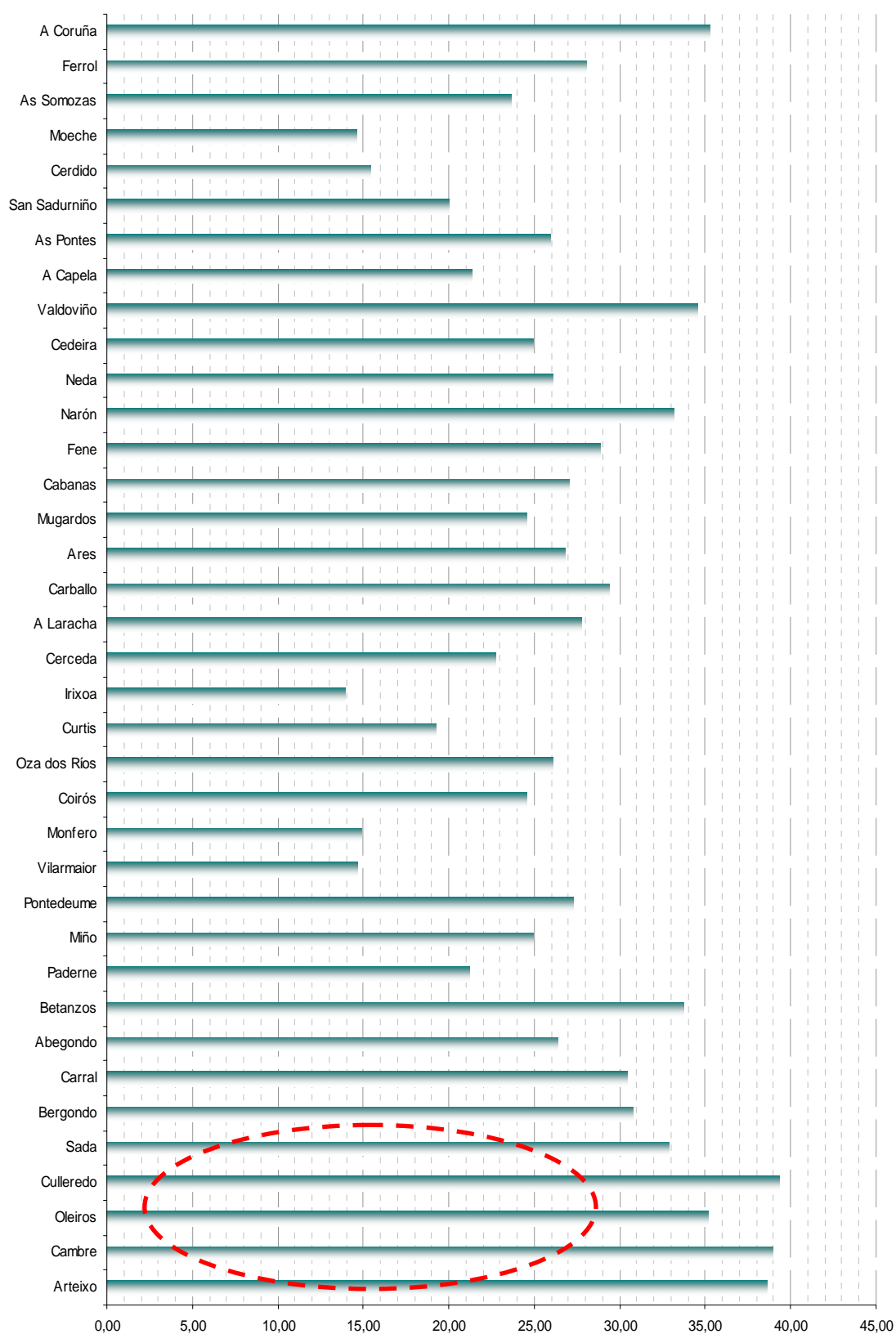
[G26] Gráfico 2.2.15. Duración dos desprazamentos, área periférica, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

O análise simple destes datos non arroxa unha conclusión clara. Para obter unha resposta do comportamento dos concellos en cuestións de desprazamentos, véxase o gráfico 16 que relaciona a poboación e os desprazamentos.

Tralo análise deste cadro pódense extraer as seguintes consideracións que dun xeito xerárquico van deixando claro o comportamento da rexión urbana en materia de mobilidade. Así temos que:

1. Os concellos con maior número de desprazamentos por habitantes sitúanse todos eles a carón da cidade herculina, a que tamén posúe un volume de desprazamentos moi elevado.
2. Os concellos de Valdoviño, Narón e Betanzos van ser os que acaparen o seguinte chanzo. Todos eles situados nas rutas de comunicación principais coas cidades compactas.
3. O terceiro chanzo de mobilidade vai corresponder cos municipios da segunda coroa metropolitana no caso da Coruña e os da primeira na zona de Ferrol, agás os concellos anteriores. Neste mesmo nivel se sitúan as vilas que pechan o triángulo Ártabro (As Pontes, Carballo e Cedeira) e a cidade de Ferrol.
4. Existe un cuarto nivel que será ocupado polos concellos que si ben non teñen un continxente poboacional importante, están situados nos principais corredores da Rexión Urbana.
5. Finalmente, os concellos afastados das vías de comunicación, que tamén se corresponden cos de menor habitantes, reflicten un baixo nivel de desprazamentos.

Porcentaxe de Desprazamentos Segundo a Poboación Municipal. Ano 2001

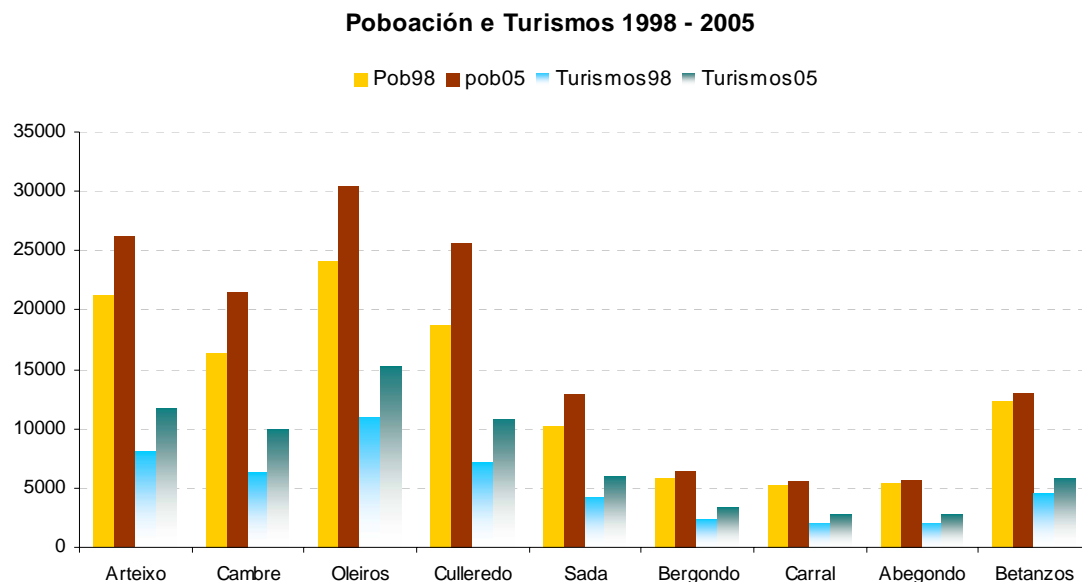


[G27] Gráfico 2.2.16: Porcentaxe de desprazamentos segundo a poboación residente.
Fonte: Datos do IGE e INE. Elaboración propia.

b.3.- O Número de Turismo en Comparación coa Poboación:

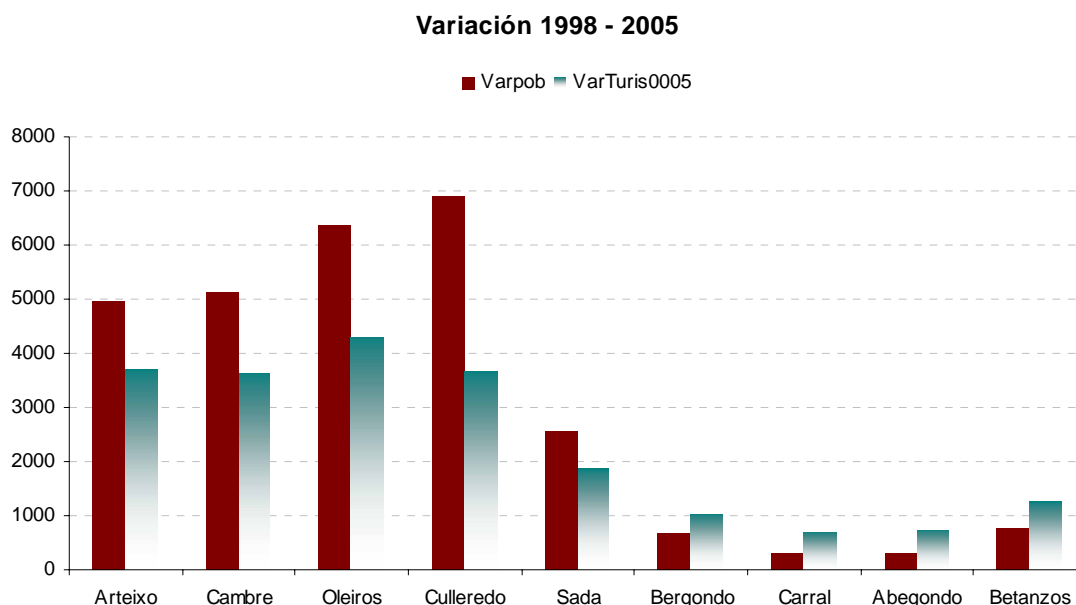
Neste caso faremos o análise por zonas, partindo de gráficas en niveis absolutos para chegar aos gradientes de poboación e vehículos.

A Coruña:



[G28] Gráfico 2.2.17. Poboación e turismo, área da Coruña, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

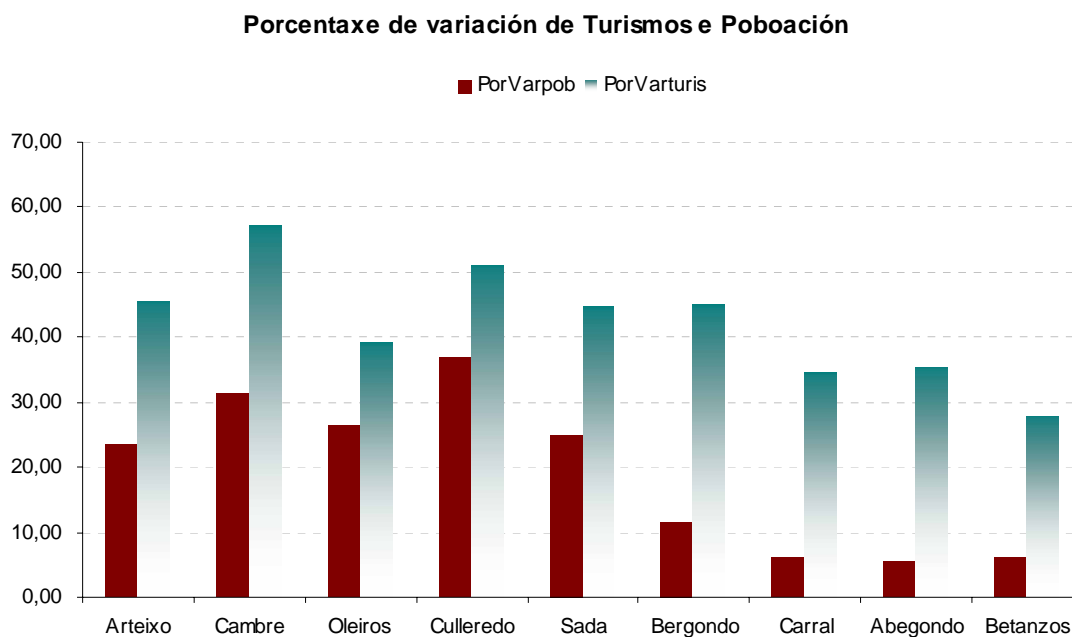
Resulta válido o dito ata o de agora para a poboación que se vai dividir en dúas zonas claras; a primeira coroa metropolitana con valores máis elevados con Oleiros coma protagonista, e unha segunda con valores máis moderados situada entre Betanzos e Sada.



[G29] Gráfico 2.2.18. Variación da poboación e turismo, área da Coruña, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Neste segundo gráfico destaca o aumento de Culleredo en preto de 7.000 habitantes, sen embargo Oleiros segue aumentando o índice de motorización por riba dos 4.000 turismo. Sobresaen tamén os valores de motorización dos concellos da segunda periferia, todos eles por

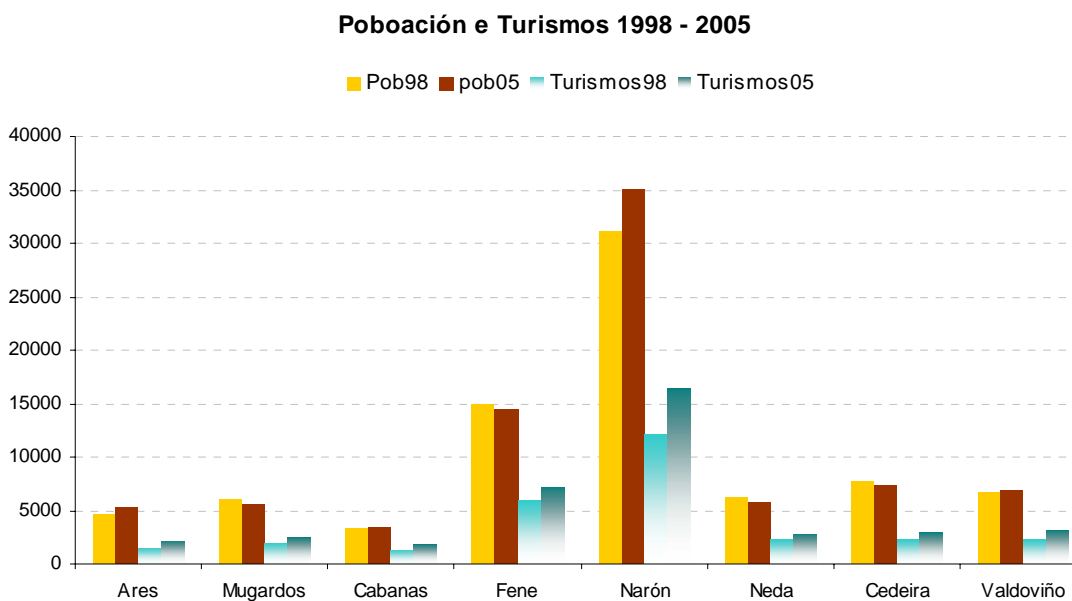
riba do aumento de poboación, o que significa a rápida adecuación ao transporte privado destes concellos.



[G30] Gráfico 2.2.19. Porcentaxe de variación da poboación e turismo, área da Coruña, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia.

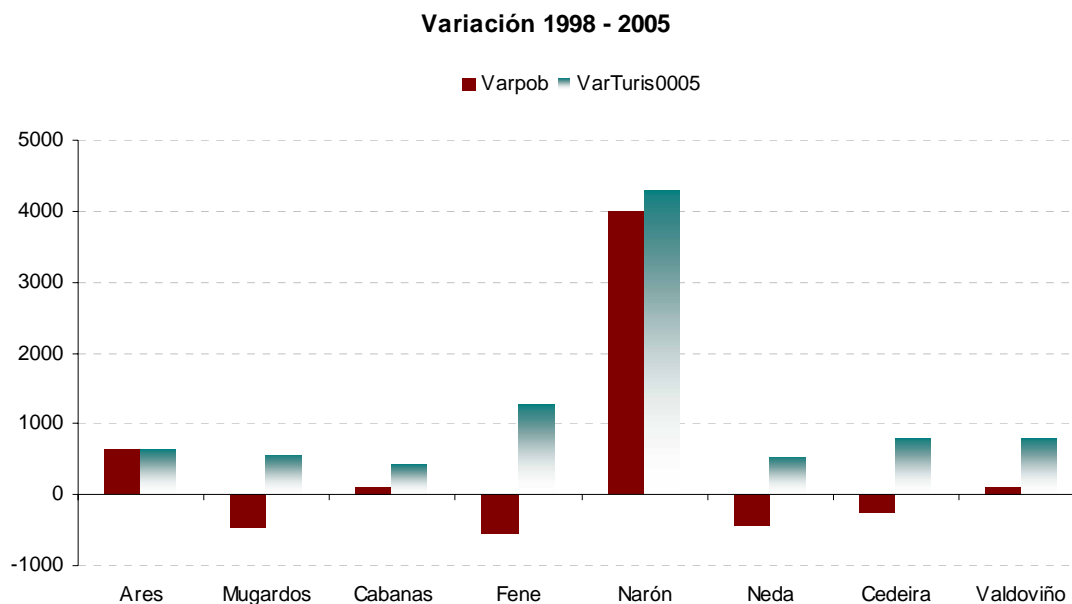
Finalmente, o gráfico de porcentaxes de variación de turismo e poboación vai arrojar un aumento da motorización xeneralizado, superando o 50% en Cambre e Culleredo nestes oito anos de estudo. Será na segunda periferia onde estes valores sexan moi indicativos do que está a acontecer. Coma corolario podemos dicir que na comarca coruñesa o nivel de motorización crece por riba dos aumentos poboacionais, e que estes aumentos, inda que reflicten valores relativos, son máis intensos na segunda periferia.

Ferrol:



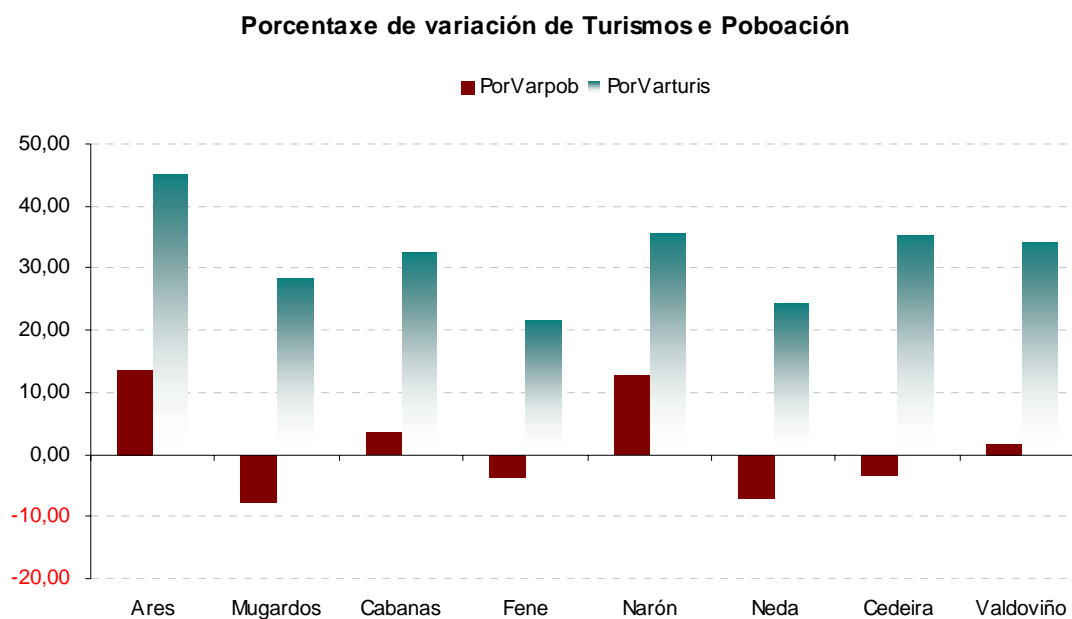
[G31] Gráfico 2.2.20. Poboación e turismo, área de Ferrol, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Os concellos de Narón e Fene son os máis destacados. Ámbolos dous son os concellos máis pretos da cidade reitora. Por debaixo deles o resto de concellos con desiguales resultandos no que se refire a poboación e turismos coma veremos no gráfico seguinte.



[G32] Gráfico 2.2.21. Variación da poboación e turismos, área de Ferrol, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

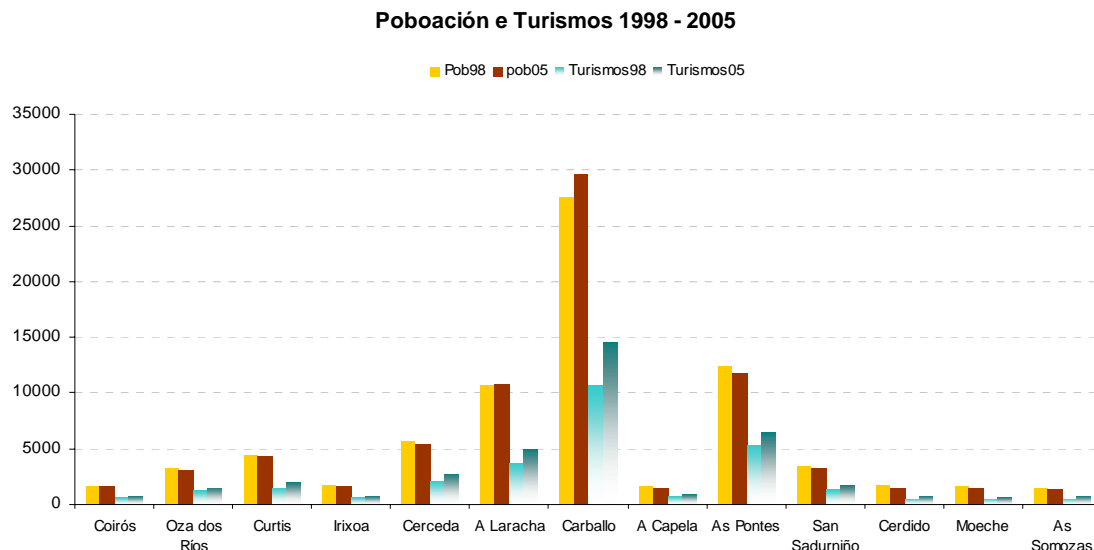
Neste gráfico empezamos a ver certas diferenzas co acontecido na comarca da Coruña. En primeiro lugar o descenso poboacional da metade dos concellos; agás Ares, Cabanas, Valdoviño e Narón. Este último, aínda que pertencendo a primeira periferia de Ferrol, sen solución de continuidade, vaise comportar coma un concello de segunda periferia con crecementos poboacionais inferiores ao incremento da motorización.



[G33] Gráfico 2.2.22. Porcentaxe de variación da poboación e turismos, área de Ferrol, 2001.
Fonte: Datos do IGE e INE. Elaboración propia.

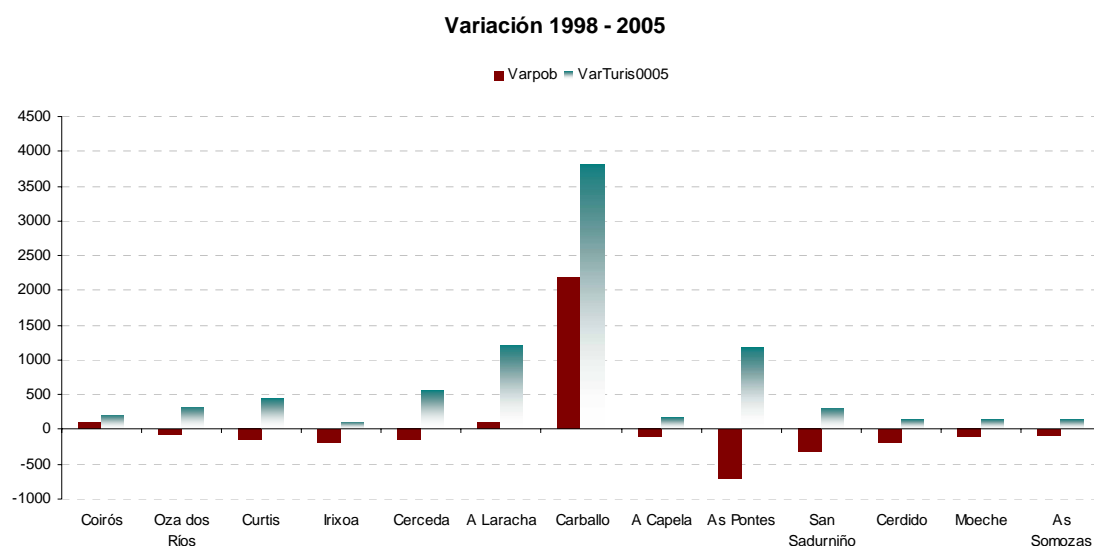
Nesta última gráfica, pódemos observar que a perda poboacional non ten relación co aumento do índice de motorización. De feito, é totalmente independente. Son precisamente as vilas máis afastadas da cidade rectora as que van experimentar un maior proceso de motorización, en parte debido a que cada vez máis estas vilas van participar das economías da cidade central.

Área entre cidades ou periférica;



[G34] Gráfico 2.2.23. Poboación e turismo, área Periférica, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

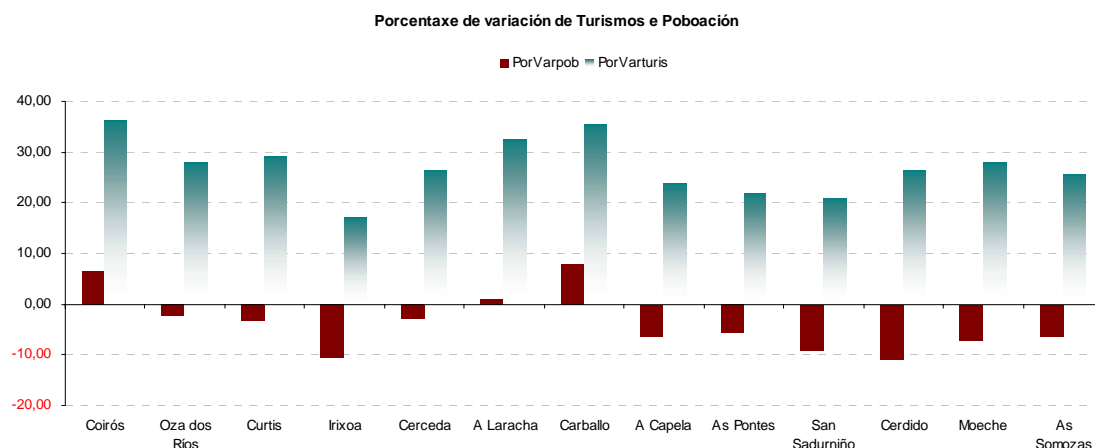
O gráfico adxunto onde se representan os concellos desvincellados das áreas urbanas, amosa un comportamento similar ao da comarca de Ferrolterra. As perdas de poboación, agás en Carballo, desvincúlanse do aumento xeneralizado do número de turismo.



[G35] Gráfico 2.2.24. Variación da poboación e turismo, área periférica, 2001.
Fonte: Datos do IGE. Elaboración propia

Precisamente nese concello o aumento de motorización resulta comparable aos valores da primeira coroa coruñesa e mesmo a Narón. Sen embargo, sorprende o caso das Pontes, onde unha perda de máis de 500 persoas non inflúe no aumento en case 1.200 vehículos no seu parque automobilístico. A Laracha tamén destaca en canto que supera os 1.000 vehículos

adquiridos. En canto os outros concellos, aparecen nun estado de latencia en correspondencia co seu gradiente poboacional.



[G36] Gráfico 2.2.25. Porcentaxe de variación da poboación e turismo, área periférica, 2001.
Fonte: Datos do IGE e INE. Elaboración propia

Finalmente, en canto a valores relativos, a maioría de concellos hanse mover entre o 20 e o 30% no aumento do número de vehículos, mentres que case todos eles perden poboación. Precisamente os que aumentan efectivos, situarán a ganancia de turismo por riba do 30%.

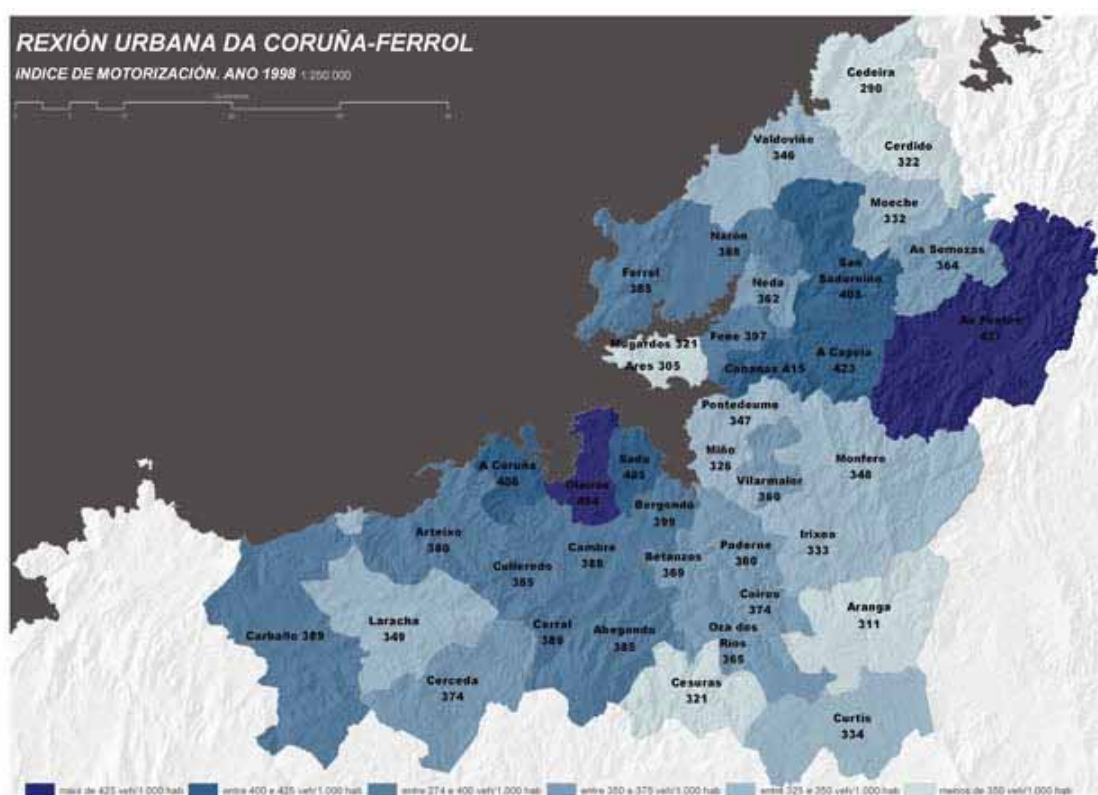
Á vista dos resultados, debemos considerar que o aumento no número de vehículos desvincéllase da variación poboacional que se teña dado nos concellos, malia que canto máis aumente a poboación inda máis vai aumentar o número de turismo.

b.4.- O Índice de Motorización:

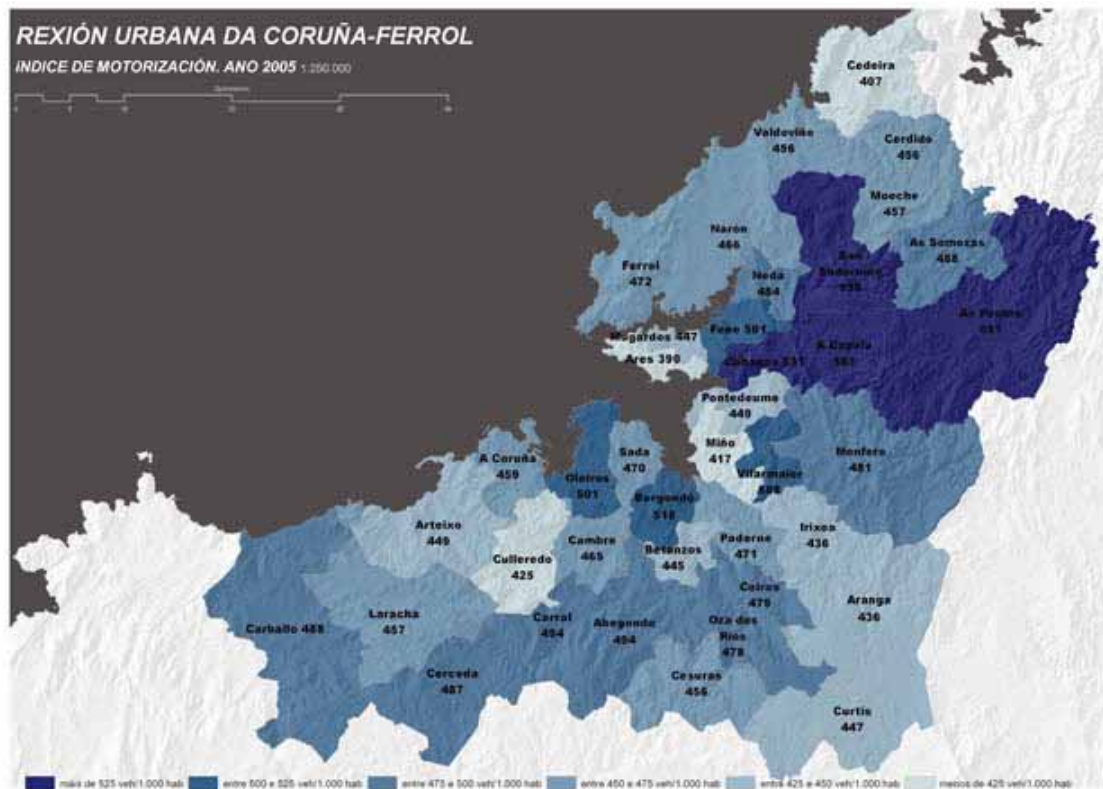
Un interesante valor é o **índice de motorización**. Con el podemos comparar os concellos integrando á poboación existente nos datos de turismo. O análise arroxa os seguintes resultados:

- En toda a zona de estudo o Índice de motorización medio en 1998 atopábase nos 370 turismo por cada 1.000 habitantes. No 2005 esa cifra medra ata os 474, o que supón un incremento do 22% en oito anos. Se facemos unha prospección lineal para o ano 2013 obteríamos un índice de motorización de 578 veh/hab. Valor que podería temperarse con medidas que fomenten outro tipo de mobilidade (Herce, 2009). En todo caso é unha decisión que corresponde principalmente aos poderes públicos (Vegara, de las Rivas, 2004).
- No ano 2005, valores por riba dos 500 vehículos por cada 1.000 habitantes atópanse en concellos da periferia rexional (As Pontes, San Sadurniño, A Capela, Vilarmaior), ou na contorna da segunda periferia (Bergondo, Cabanas). Este valor fai unha década non era superado por ningún concello.
- Na contorna coruñesa destacan os habitantes de Oleiros coma posuidores de vehículo privado, mentres que Narón sitúase en valores medios na zona de Ferrolterra. Efectivamente, o resto de concellos das dúas áreas urbanas quedan por debaixo da media do índice.

- O papel determinante á hora de facer valoracións segue a estar nas contornas metropolitanas, como non podía ser doutra forma. Agora, ben, á rápida motorización das zonas periféricas da rexión, incluso por riba da media en cinco puntos, indican que se deben tratar estes territorios coma síntese dunha realidade territorial no que a mobilidade é un factor a ter en conta. En tan só oito anos Cesuras superou o índice de motorización que posuía Oleiros na década pasada. Con respecto aos concellos do exterior da rexión urbana, a capacidade de atracción dos concellos metropolitanos queda na oferta laboral e de servizos mentres que se vai desligando progresivamente da función residencial.
- En 1998 as cidades centrais tiñan uns índices superiores á media. Na década seguinte hanse ver superadas polos concellos da segunda periferia, malia que Ferrol experimentou unha variación do 18,54%.



[22] Imaxe 2.2.06. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Índice de Motorización para o ano 1998
 Fonte: IGE, Dirección General de Tráfico, elaboración propia.



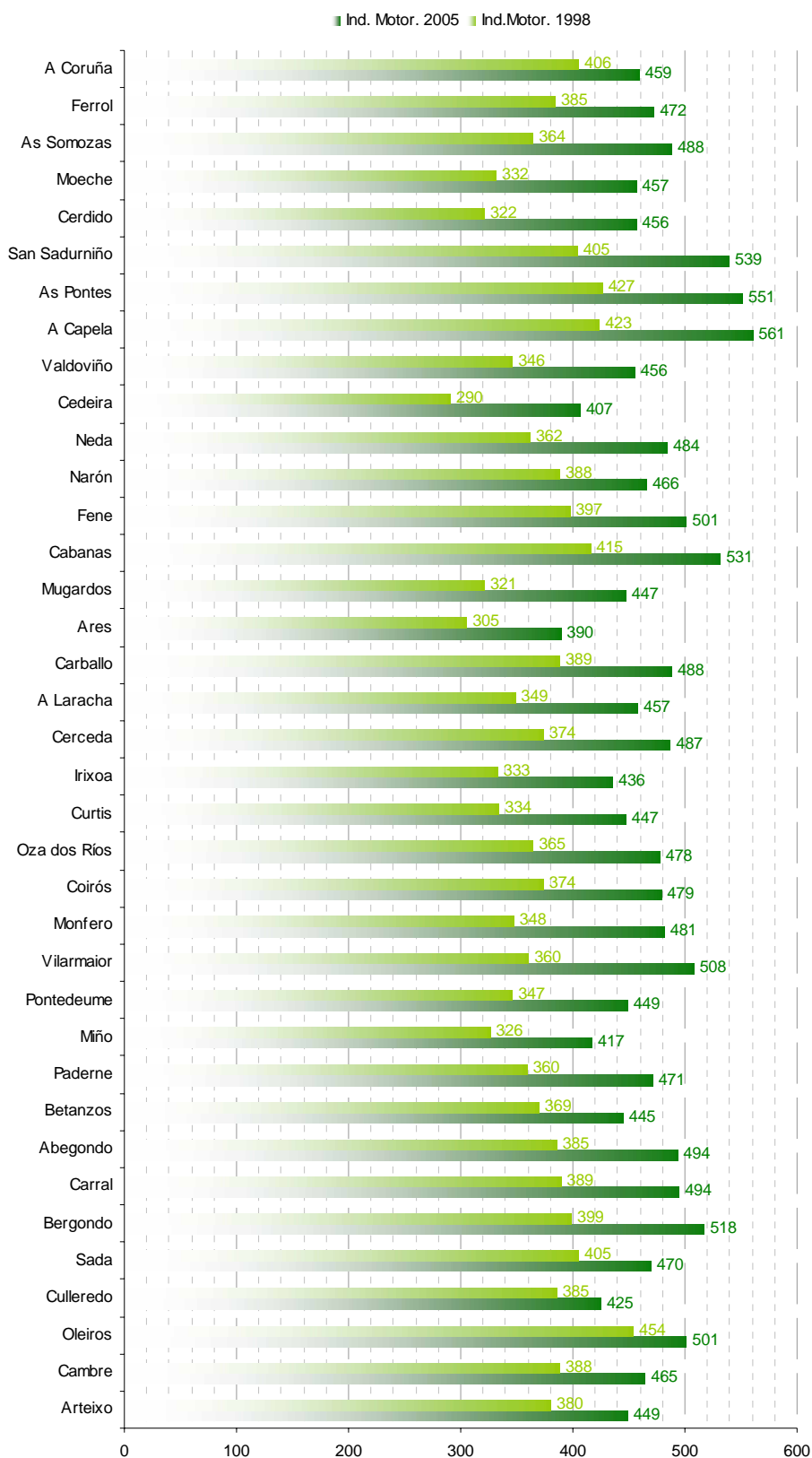
[23] Imaxe 2.2.07. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Índice de Motorización para o ano 2005
Fonte: IGE, Dirección General de Tráfico, elaboración propia.

Son varios os factores que aseguran unha alta motorización, como se pon de manifesto no recente estudo dos profesores Pozueta e Fariña do ano 2002 (revista Urban, núm. 2). Entre eles, a diseminación da vivenda unifamiliar en contiguidade con baixas densidades de poboación se corresponde co nivel máis intensivo do uso no automóbil privado para a realización dos desprazamentos.

Por contra, medidas de concentración poboacional, xeradoras de medias e altas densidades, móstranse máis efectivas como impulsoras dunha redución da mobilidade motorizada (Kagermeir, 1994).

Nos vindeiros anos haberá que estar moi atento ao progresivo aumento na posesión de vehículos privados nos concellos da segunda coroa metropolitana, con niveis de densidade baixos e un sistema de asentamentos herdado directamente do modelo nuclear de aldea dispersa no medio agrícola que, paseniñamente, se vai incorporando ás dinámicas propias das áreas urbanas con redución progresiva do sector primario a prol doutros sectores máis productivos ou mesmo absorvidos polas áreas industriais da propia área urbana, como temos analizado nesta tese para concello de Coirós. Aquí, procesos urbanísticos alleos á súa realidade demográfica van tomando forma coa irrupción da autovía A-6 e unha saída estratéxica cara o polígono industrial de Pedrapartida.

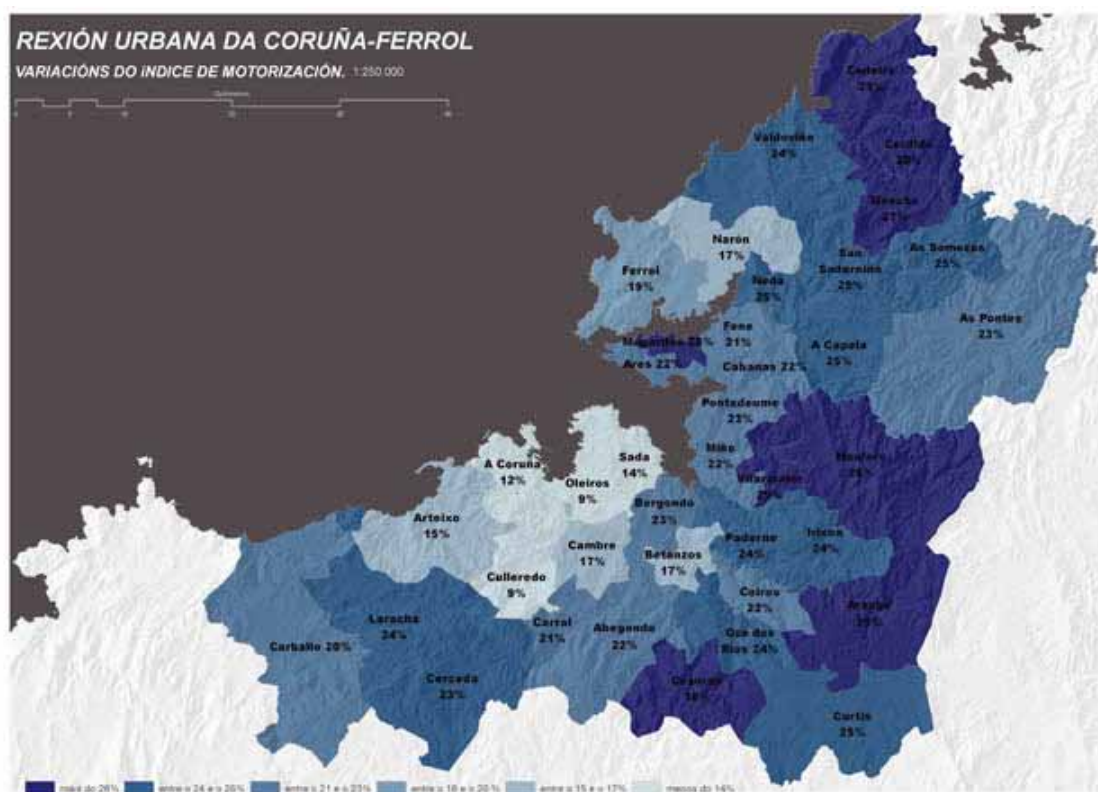
Índice de Motorización



[G37] Gráfico 2.2.26: índice de motorización para os anos 1998 e 2005.
Fonte: IGE, Dirección General de Tráfico, elaboración propia.

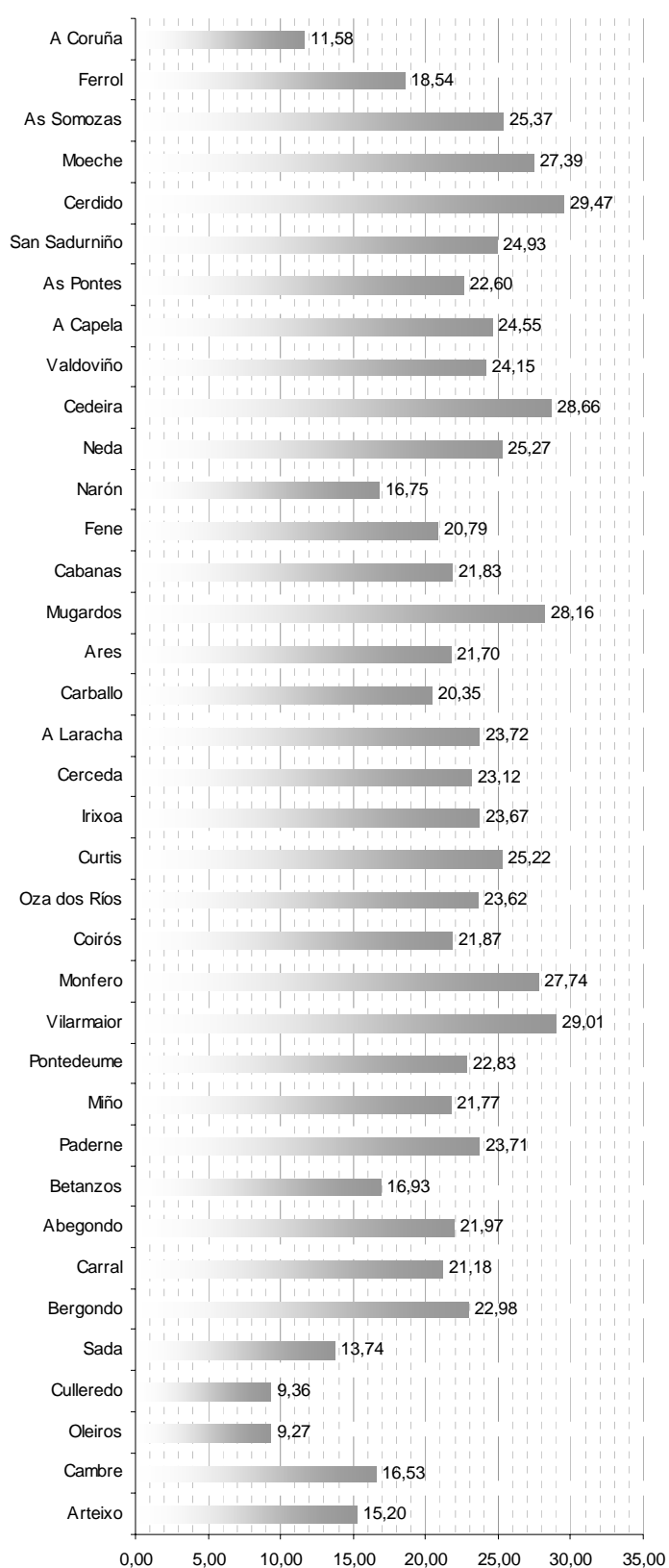
Respecto á porcentaxe de variación no índice de motorización:

- Existe un rápido proceso de motorización da poboación. Canto máis afastado das cidades reitoras, máis decidido.
- Efectivamente; tendo en conta que a media establécese nun 22%. Os concellos máis afastados son os que van superar o devandito valor. Así, Vilarmajor, Monfero, Aranga, Cesuras, Cedeira e Cerdido pasan todos do 27%.
- O Concello de Mugardos, na comarca ferrolá, tiña uns dos índices máis baixos de todo o ámbito, sen embargo, unha década despois experimenta un crecemento do 28% achegándose á media do ámbito. A construción da VG-1.4 que enlaza directamente coa autoestrada do atlántico facilitou os desprazamentos intermunicipais. Podemos dicir que a construción de certas infraestruturas fai trocar os hábitos de mobilidade nas persoas, isto é obvio; mais debémolo ter en conta.
- Pola contra, os concellos que no ano 1998 xa dispuñan dun alto índice, raramente superan o 15%. Destaca dentro deste grupo os concellos da contorna coruñesa, cos valores porcentuais máis baixos. Isto indica que o proceso de motorización xa se tivo producido unha década antes que nos que se está a producir agora. Sen dúbida a forma de asentamento territorial influíu nesta “ceda” motorización.
- Os concellos da segunda periferia e os que están no corredor ártabro hanse situar ao redor do valor medio.



[24] Imaxe 2.2.08. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación dos Índice de Motorización
Fonte: IGE, Dirección General de Tráfico, elaboración propia.

Variación do Índice de Motorización



[G38] Gráfico 2.2.27: Variación do índice de motorización.
Fonte: Datos do IGE e INE. Elaboración propia.

b.5.- Tecido Empresarial:

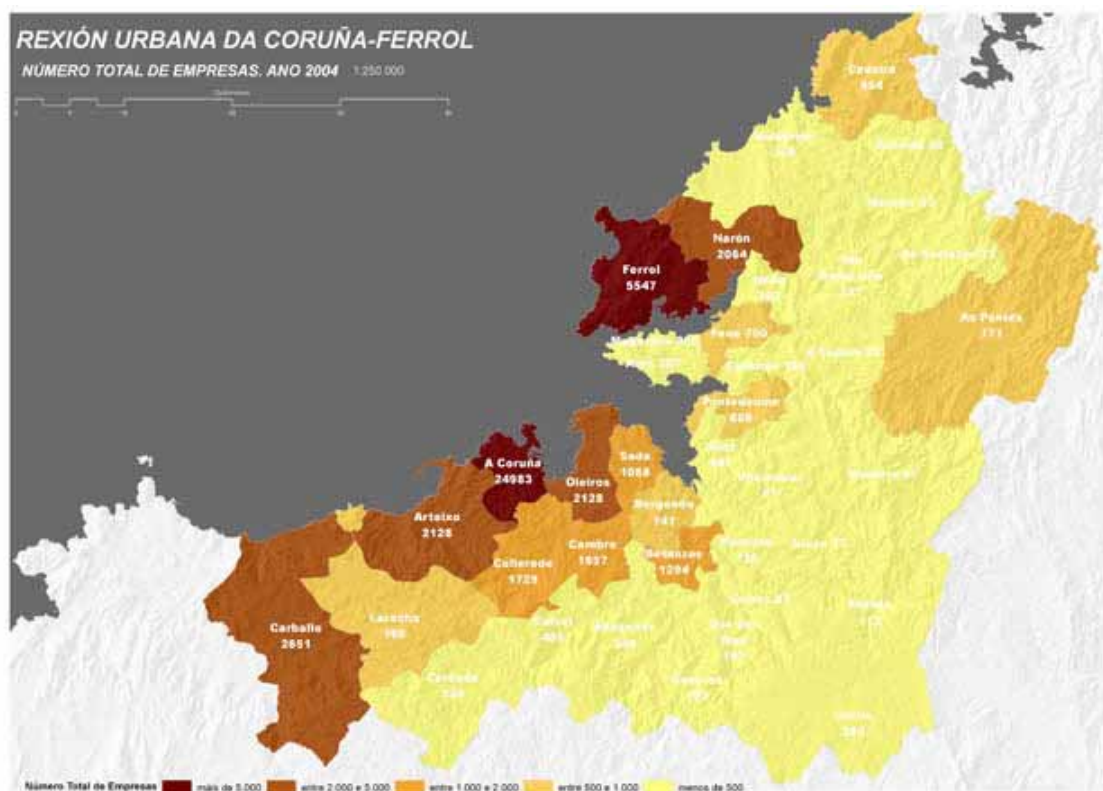
O Instituto Galego de Estatística manexa un amplo rexistro de valores económicos. Entre eles, o número de empresas e o tipo delas vannos interesar para configurar áreas economicamente activas. Así, temos entre os sectores empresariais destacables os seguintes:

- Servizos
- Industrial
- Construción
- Inmobiliario (Coma sintomático do anterior).

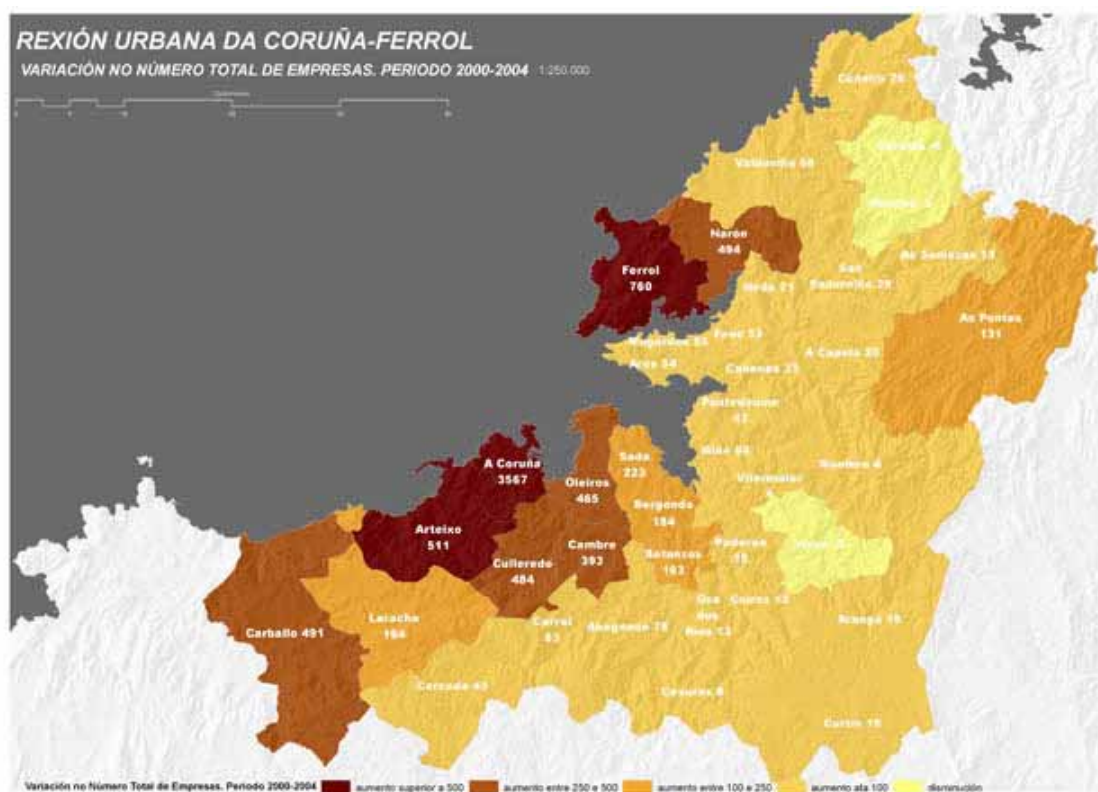
Grazas a estes indicadores, poderemos intuír con certa precisión os lugares onde se están a producir os maiores e máis rápidos trocos no uso do solo.

O imaxe que representa número total de empresas é un claro exemplo de xerarquía rexional; coas cidades reitoras coma cabezas do sistema económico do polo, seguidas polos concellos limítrofes e por un importante centro comarcal coma Carballo. O terceiro nivel vai ser ocupado polos concellos que restan da área urbana da Coruña coa excepción de Bergondo que vai cara un cuarto nivel de concellos illados pero cun núcleo de poboación activo. Por último, o resto de concellos da rexión urbana periférica, incluíndo tamén os municipios de Ares, Mugardos, Miño e Carral.

En canto á variación do número de empresas, o crecemento e case que total, agás nos concellos de Irixoa, Cerdido e Moeche. Seguindo as pautas continuas de expansión cara a bisbarra das cidades centrais e decrecendo nos concellos máis afastados.



[25] Imaxe 2.2.09. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Número total de empresas. Ano 2004
Fonte: IGE, elaboración propia.



[26] Imaxe 2.2.10. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación no número total de empresas. Período 2000-2004
Fonte: IGE, elaboración propia.

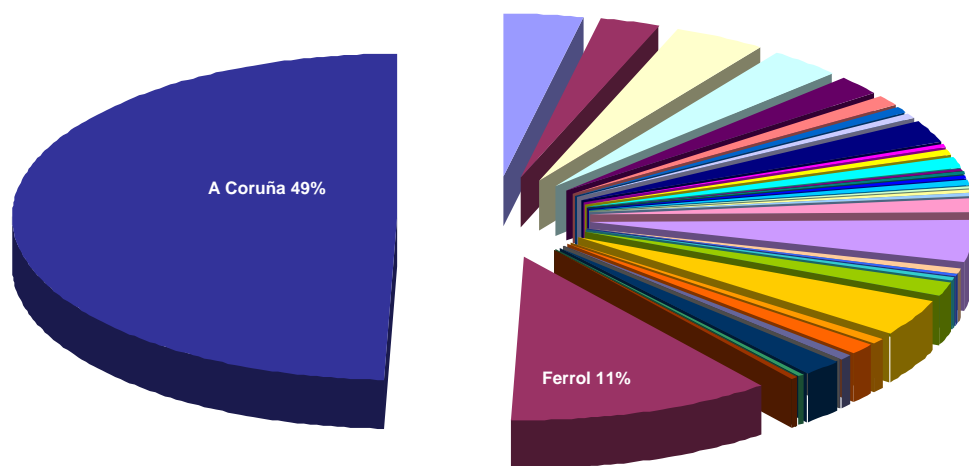
Sector Servizos:

Dentro das ramas empresariais, o sector servizos vai destacar nas cidades compactas. Así temos que para o ano 2004 A Coruña ten 21.812 empresas incluídas no sector dun total de 24.983, o que significa que preto dun 90% do tecido empresarial ten cabida na rama dos servizos. Asemade, das 3.567 novas empresas creadas no período 2000-2004, 3.194 foron para o sector servizos, que ven de confirmar que nove de cada dez empresas de nova creación sitúanse nesta rama económica.

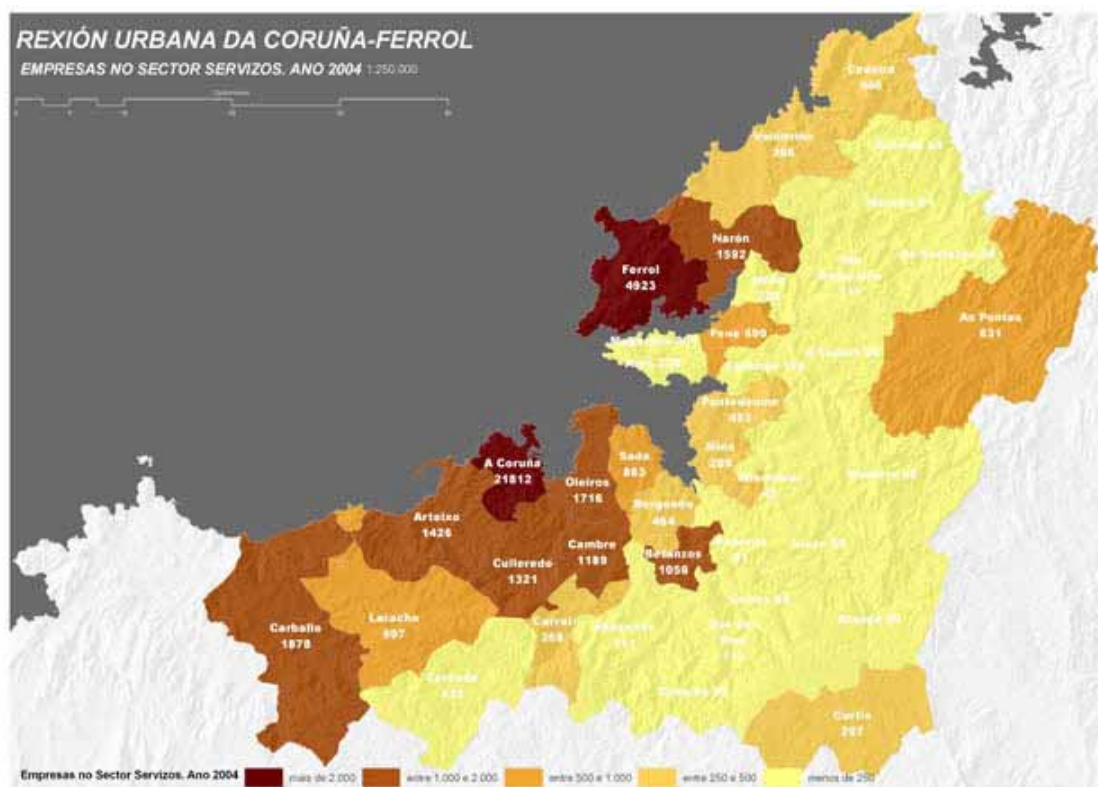
O caso de Ferrol é moi semellante, con 5.547 empresas totais, das que 4.923 pertencen ao sector servizos, correspóndelle pois, preto dun 90%. Ademais, a porcentaxe correspondente á variación do sector servizos respecto ao total achégase ao 96%, superando incluso ao concello de Coruña, con 731 empresas das 760 de nova creación.

En liñas xerais, os concellos da primeira contorna, en especial a comarca coruñesa, e as vilas secundarias forman o nivel complementario deste sector. O que tamén se verá reflectido na variación temporal quinquenal estudada. Obsérvase, sen embargo, a puxanza da zona coruñesa con respecto a Ferrolterra, moito máis focalizada no binomio Ferrol-Narón.

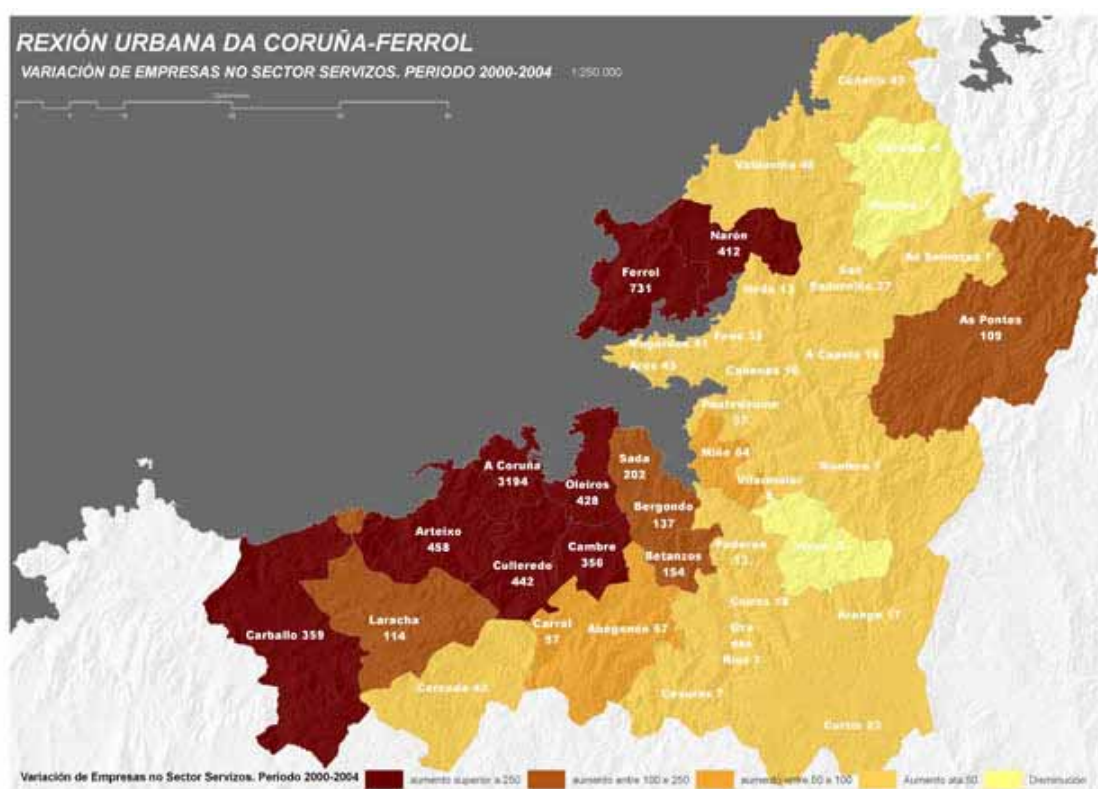
Sector Servizos. Ano 2004



[G39] Gráfico 2.2.28: Porcentaxe de concentración do sector servizos.
Fonte: IGE, elaboración propia



[27] Imaxe 2.2.11. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Empresas no sector servizos. Ano 2004
Fonte: IGE, elaboración propia.



[28] Imaxe 2.2.12. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Variación de empresas no sector servizos. Período 2000-2004
Fonte: IGE, elaboración propia.

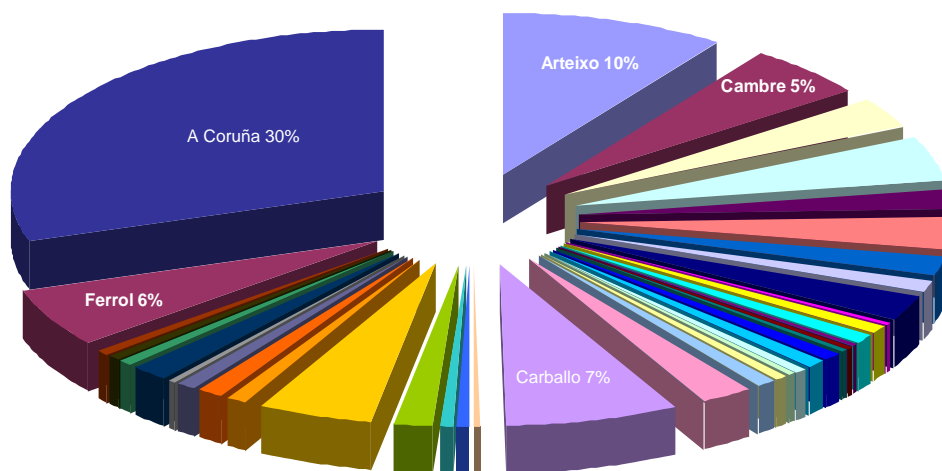
Sector Industrial:

A rexión urbana delimitada presenta un eixe preponderante que se vai acentuar coa cualificación de novo solo industrial nos recentes plans xerais dos concellos de Carballo (20-05-2003) e A Laracha (30-06-2003). Isto non quere dicir que non exista unha intención de equilibrar o territorio por parte dos responsables políticos, pero as tendencias cara a industrialización das zonas afastadas das rías é notoria.

Efectivamente, na elección de solo industrial é onde se ven as intencións máis claras en cuestións de “ordenación territorial”, por non dicir as únicas ata o de agora con excepcións das vías de comunicación. Así temos, Os polígonos industriais⁵⁶ en Oleiros (Iñas, 30-06-2003); Culleredo (Alvedro, 20-10-1993; Centro Loxístico de Transportes, 2003); Carral (Os Capelos, 20-12-1994); Bergondo (SEPES, 22-10-1986); Cambre-Sada (Espírito Santo, 10-04-1992); Betanzos (Piadela, 13-01-1989), Coirós (Pedrapartida 06-06-2003); Fene-Cabanas (Vilar do Colo, 07-06-1993), Narón (Río do Pozo, 29-06-2001) e As Pontes (Penapurreira, 26-03-1999; Os Airíos, 28-10-1993).

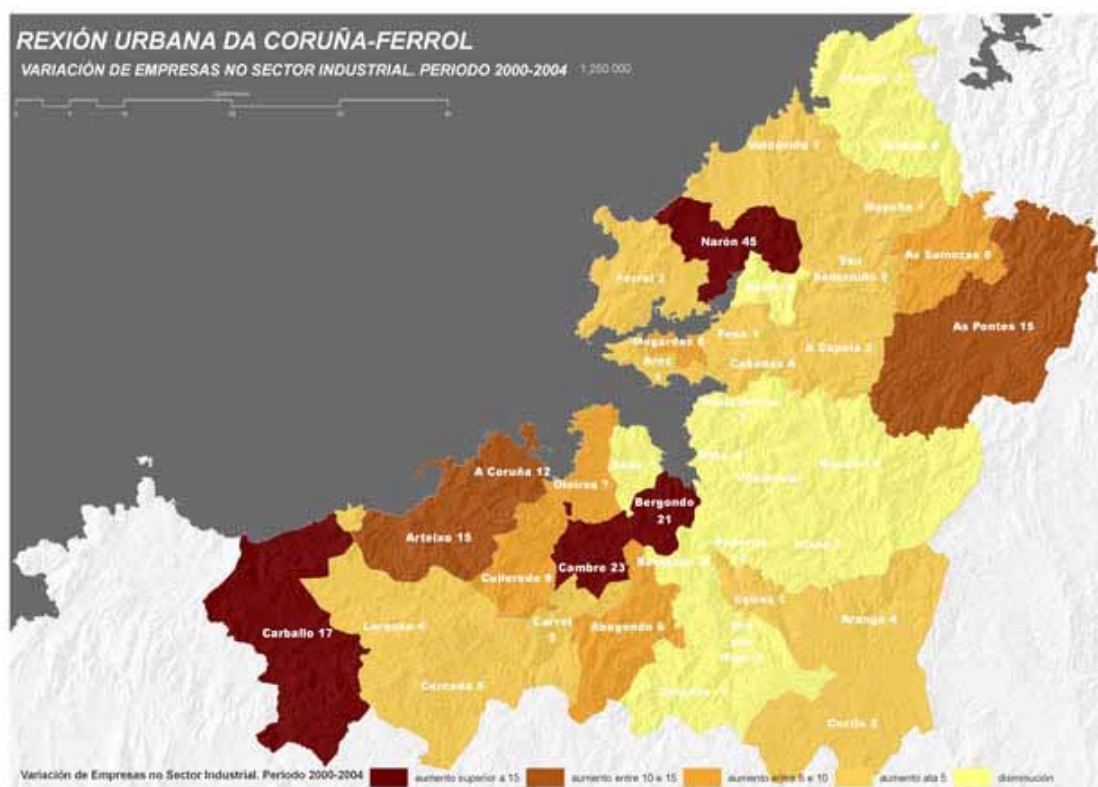
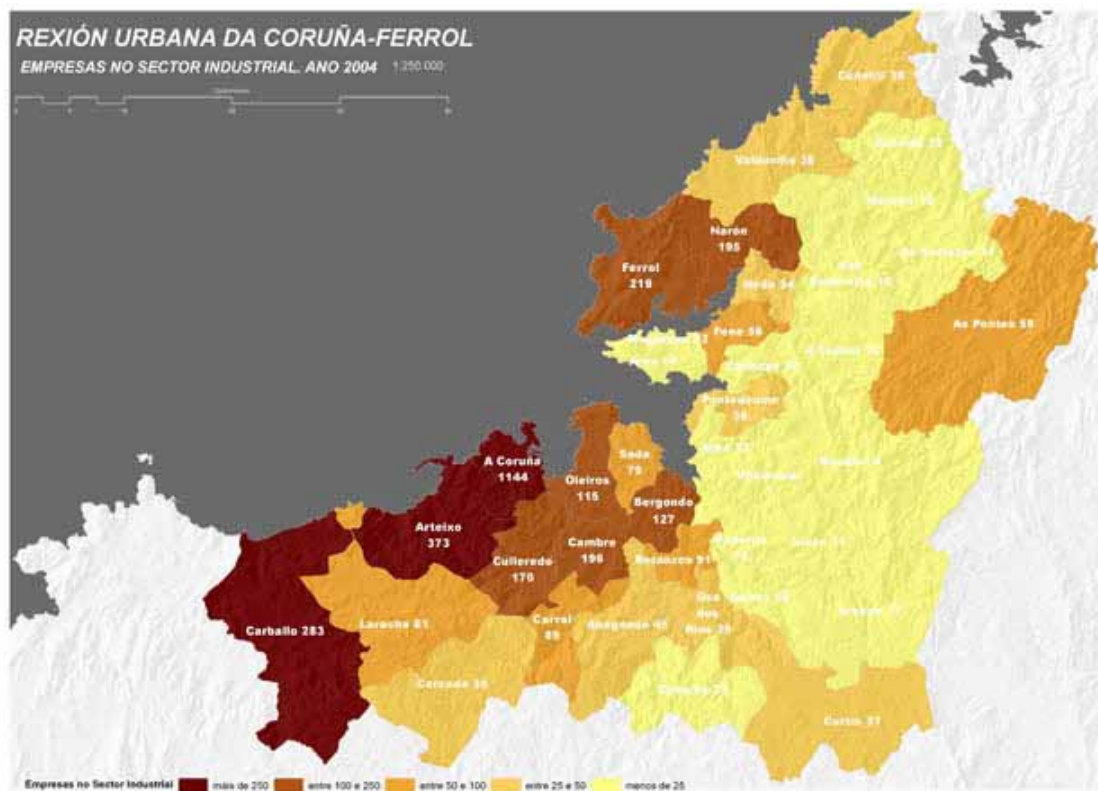
Estas áreas industriais van facer de contrapeso aos polígonos tradicionais da Coruña (A Grela, 1962; Pocomaco, 1972), e Arteixo (Sabón, 1965) e O Feal en Narón. Mais están en fase de construción os novos polígonos de Vío (anexo a Pocomaco, 07-07-2003) e Morás en Arteixo, así como a ampliación do polígono industrial de Bértoa en Carballo.

Sector Industrial.Ano 2004



[G40] Gráfico 2.2.29: Porcentaxe de concentración do sector industrial.
Fonte: IGE, elaboración propia

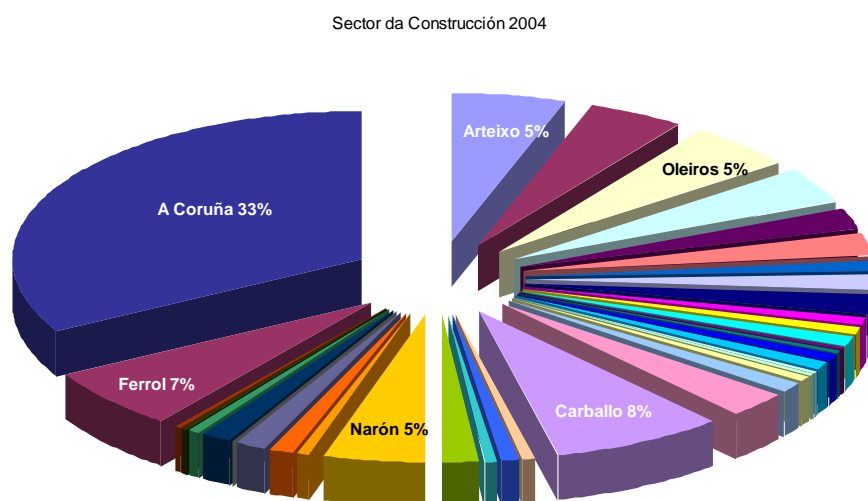
⁵⁶ A maioría deste polígonos veranse neste mesmo traballo no capítulo IV: Estudo Pormenorizado das Pezas Urbanas.



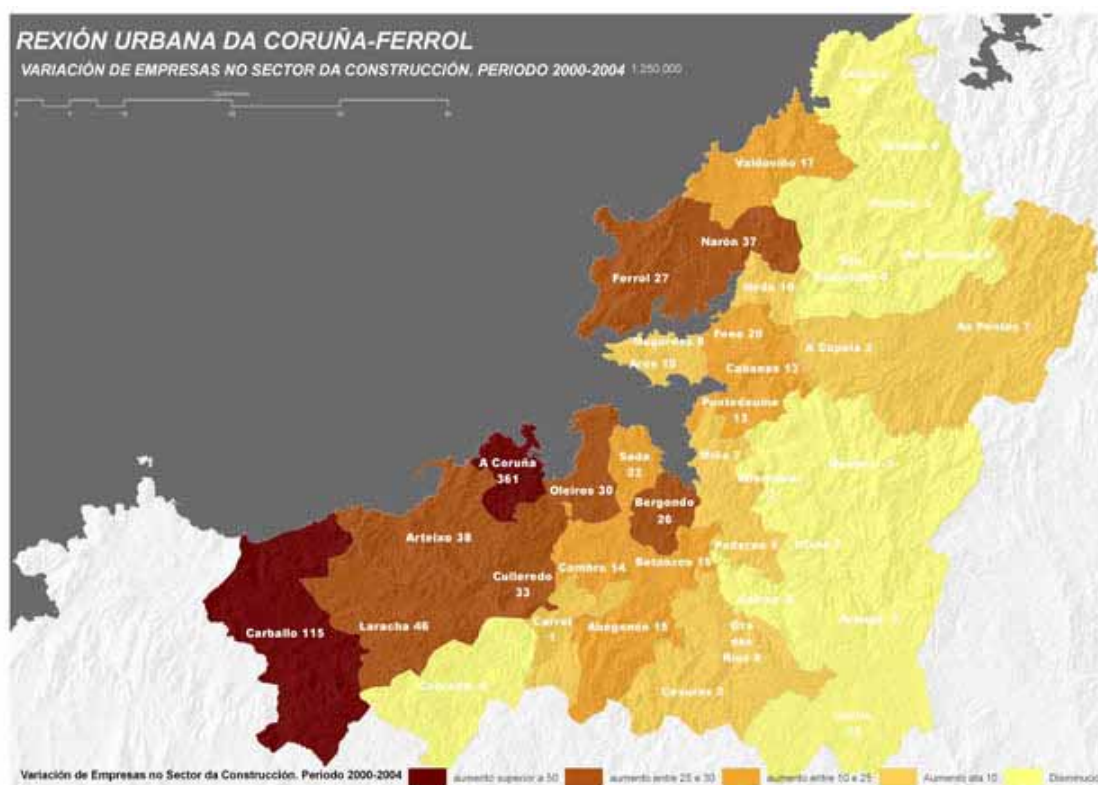
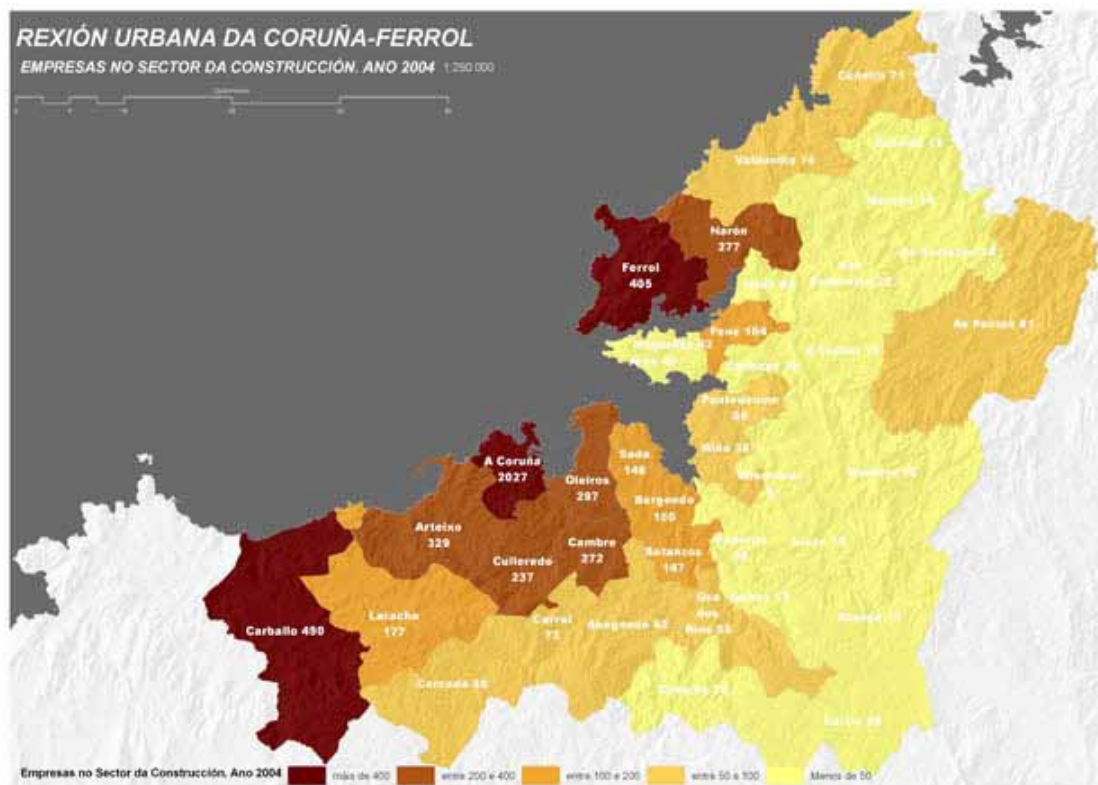
Sector da Construción:

Aínda que o número de empresas deste sector nos concellos da primeira periferia intensifícase ao cabo dos anos, as cidades centrais seguen a ter un peso moi importante dentro do conxunto da rexión urbana. Na Coruña establécense o 33% das empresas adicadas ao devandito sector. Sorprende neste caso o relego ao terceiro posto do concello de Ferrol que se ve superado polo de Carballo.

Se facemos unha lectura continua das imaxes presentadas, podemos observar coma se verifica a correspondencia das primeiras periferias, e como éstas son máis potentes no caso da comarca coruñesa. No crecemento ao longo do período de estudo, tamén se aprecia unha tendencia cara o oeste, aparecendo os concellos de Ferrol e Narón coma os únicos que fan equilibrio na Rexión.



[G41] Gráfico 2.2.30: Porcentaxe de concentración do sector da construción.
Fonte: IGE, elaboración propia

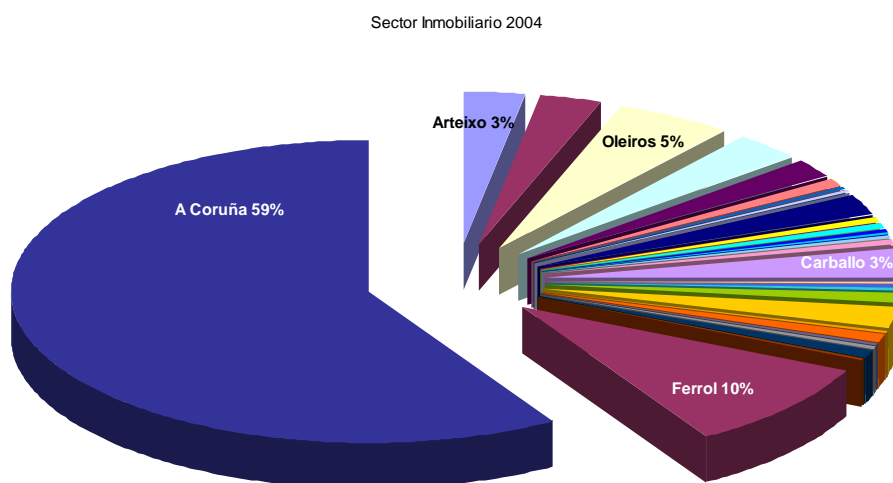


Sector Inmobiliario:

Coma consecuencia do crecemento no sector da construción⁵⁷, o sector inmobiliario vai reflectir estes procesos do mercado cun aumento no número de empresas, si ben estas seguen a estar moi concentradas nas cidades centrais. En correspondencia co volume construído.

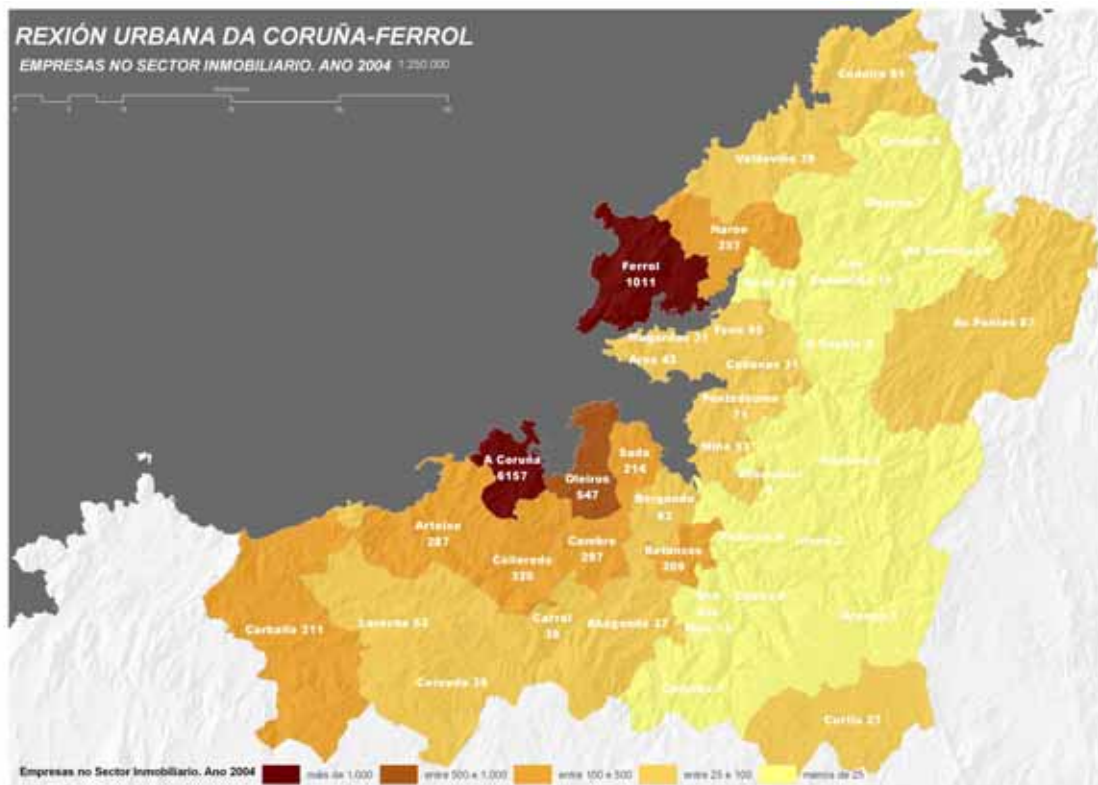
A Coruña, vai liderar case cun 60% o número de empresas inmobiliarias de toda a rexión urbana. Seguida moi de lonxe por Ferrol cun 10%, malia que neste caso é o Concello de Narón o que máis superficie adicou a uso residencial. Noutros casos, unicamente Oleiros destaca nun sector moi centralizado nas cidades compactas.

En canto á evolución deste sector, as cidades centrais seguen a experimentar as maiores subas, seguidas polos seus concellos veciños, deixando claro que a área urbana da Coruña é moito máis puxante que a de Ferrol. Volven aparecer os concellos de Sada e Betanzos, que contan cun desenvolvido sector servizos, como síntoma do crecemento dos cadanseus cascos urbanos.

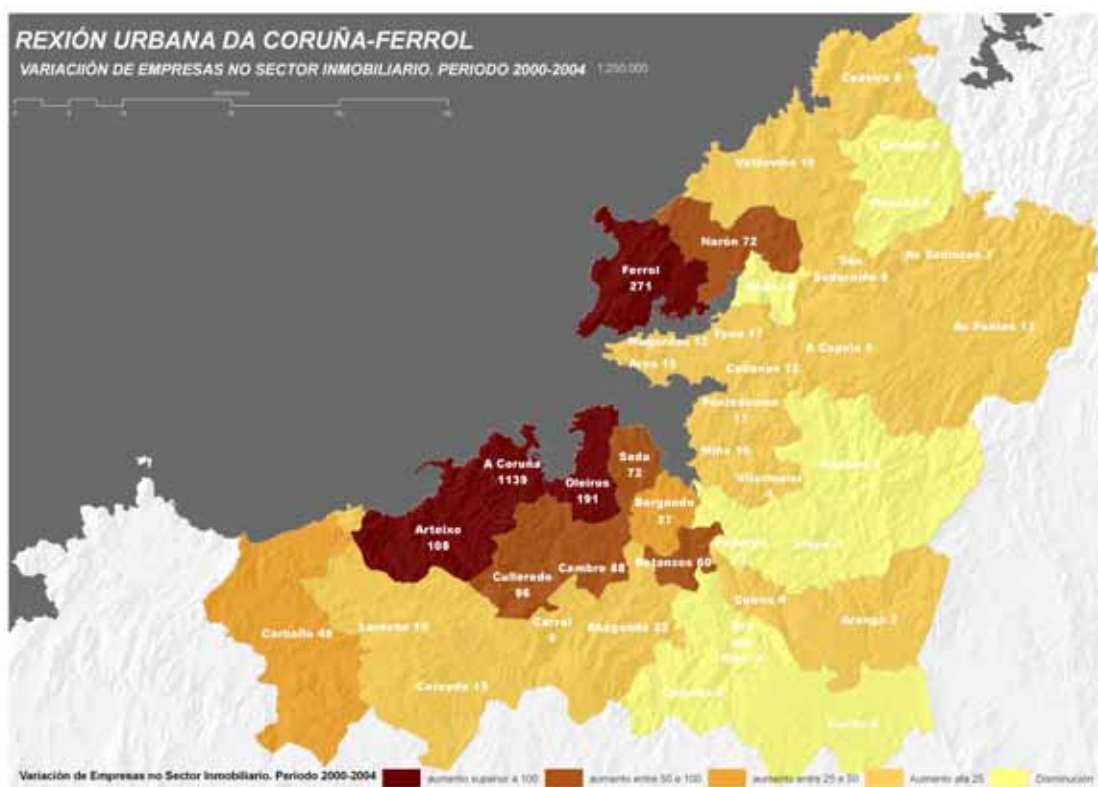


[G42] Gráfico 2.2.31: Porcentaxe de concentración do sector inmobiliario.
Fonte: IGE, elaboración propia

⁵⁷ Ver informe do COAG: 2000-2007, evolución do visado e estado urbanístico das comarcas en concellos de Galicia. Xunta de Galicia-COAG, 2008



[33] Imaxe 2.2.17. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Empresas no sector da inmobiliario. Ano 2004
Fonte: IGE, elaboración propia.



Indicadores:

Á vista das imaxes expostas, cabe sacar as seguintes conclusións:

- A Existencia dun concello que segue a se-lo motor decisorio de gran parte do territorio. A Coruña comanda o volume empresarial da rexión urbana.
- Ferrol aparece coma cidade con certo peso complementada maioritariamente por Narón. O resto de concellos da contorna ferrolá están situados nun nivel inferior.
- Por outra banda, os concellos da area coruñesa si forman un bloque de expansión (non propiamente descentralización) de servizos da cidade central., en especial os limítrofes.
- Os Concellos de Miño e Paderne inclúense xunto ao resto de concellos periféricos nun estado de latencia en espera da súa oportunidade para saltar ao mercado.
- Unicamente o Concello de Carballo, entre os do vértice (As Pontes e Cedeira), parece situarse nunha posición de vantaxe, en parte grazas á súa extensa área comarcal.

Ata o de agora, e movéndonos nos intereses da tese, cobra especial atención a situación do concello da Coruña e os concellos máis próximos; Oleiros, Cambre, Culleredo e Arteixo. Aparecendo nun segundo chanzo os concellos de Betanzos, Bergondo e Sada na parte oriental Carral na central e A Laracha na occidental.

2.2.2. O PRIMEIRO INTENTO DE ORDENACIÓN SUPRAMUNICIPAL: O PLAN COMARCAL CIDADE DAS RÍAS. XÉNESE E DESENVOLVEMENTO

Para falarmos do Plan Comarcal compre facer obrigada referencia á idea inicial da Cidade das Rías presentada polo arquitecto Don Andrés Fernández-Albalat Lois no ano 1968 con motivos o seu ingreso no Instituto José Cornide como membro numerario. Si ben, este apartado podería constituírse nunha tese autónoma, limitáremos a subliñar aqueles puntos que atinxen ao desenvolvemento do noso estudo.

A consecuencia inmediata do debate suscitado entorno á idea de Albalat, foi a posta en marcha de dous plans; o primeiro de carácter provincial e o segundo chamado a ser o que estrutúrase as comarcas bañadas polo Golfo Ártabro. Ámbolos dous plans tiñan que ser promovidos pola Deputación de A Coruña como órgano competente na materia.



35] Imaxe 2.2.19: Magnus Golfus Artabrorum. Lugar de asentamento da Cidade das Rías
Cortesía de Eva Alfonso Alonso.

a) Cronoloxía da idea de Fernández-Albalat e do Plan Comarcal

No Xornal “La Voz de Galicia” tiñan por costume facer unha reportaxe especial de verano na década dos sesenta e setenta. Así en conversas mantida entre Miguel Fernández Latorre, irmán do fundador do xornal, e Fernández-Albalat acordan a publicación dun especial que finalmente sae o 10 de agosto de 1968. Por aquel entón, Don Andrés xa traballara con José Antonio Corrales na urbanización do Barrio das Flores⁵⁸ en Elviña, e tiña coñecemento das actuacións de desconxestión urbana en cidades coma Londres e París coa aparición das *New Towns* e *Villes Nouvelles* respectivamente (Martínez, 2002). Este número especial tivo unha grande resonancia pola magnitude da proposta.

O 23 de novembro de 1968 Fernández-Albalat ingresa coma membro numerario no instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, acto celebrado na Sala Capitular do Pazo Municipal cun

⁵⁸ Ver capítulo de 4. Polígonos de desenvolvemento.

discurso reelaborado para a ocasión⁵⁹ que versará sobre a Cidade das Rías xa coma unha proposta de reflexión colectiva.

O terceiro fito tivo lugar en Madrid, xa que a Revista Nacional de Arquitectura tiña por costume promover debates mensuais sobre algún tema relevante. Estes debates, chamados Sesións Críticas, eran abertos e gozaban dunha grande expectación. A Cidade das Rías foi exposta no mes de decembro dese mesmo ano por iniciativa do director da revista naquel entón Carlos de Miguel. Xa nese momento o arquitecto Julio Cano Laso advertía a Fernández-Albalat das dificultades da proposta⁶⁰.

No eido político, xa se empezaban a interesar pola idea; así o concello da Coruña na figura do seu alcalde Pérez Ardá, promove unha toma de coñecemento firmada o sete de xaneiro de 1969. A Deputación da Coruña, órgano executivo delegado do poder central, promove varias reunións para trata-lo tema; de feito, O Instituto José Cornide celebra unha reunión o 20 de xullo de 1969 para constituír unha Comisión encargada de emitir un Informe Global que será remitido á Deputación para deliberacións futuras.

Deste xeito, o 7 de xaneiro de 1970 créase unha Comisión Especial para o estudo do proxecto con vistas á elaboración dun **Plan Comarcal** por parte da Deputación, que era a forma de desenvolver esta idea dende a legalidade vixente. A devandita comisión tiña coma membros aos deputados provinciais Liaño, Cenalmor e Montero xunto a Hevia Sánchez e Rodríguez Mas, interventor e secretario da Deputación respectivamente; ao Arquitecto Jacobo Rodríguez-Losada Trulock, e ao enxeñeiro Luciano Yordi Carricarte do que falaremos máis adiante⁶¹.

A primeira reunión da comisión formada para o estudo do Plan Comarcal da Cidade das Rías, celebrada o 6 de novembro de 1971 acorda o programa de actuacións a realizar, e un ano despois; o 19 de novembro de 1972, finalizan os estudos previos⁶² do devandito plan con informes favorables das Direccións Xerais de Urbanismo e Vivenda. A Deputación segue adiante coa tramitación, polo que acorda en sesión plenaria do 30 de outubro de 1973 a formalización de dous Plans de Ordenación; o primeiro a nivel provincial e o segundo coa delimitación establecida no Plan Comarcal, fixando un prazo de 18 meses para a finalización do Plan Comarcal.

Atendendo as notas facilitadas polo arquitecto Carlos de la Guardia, que traballou no desenvolvemento do Plan Comarcal, trala finalización dos estudos previos aparecen as primeiras propostas de Ordenación Territorial, recollidas no primeiro Informe. Velaquí onde se concreta en marzo de 1974 un modelo baseado nun “desenvolvemento bipolar apoiado en núcleos secundarios”, idea que coincidirán trinta e cinco anos máis tarde cos estudos para a rexión urbana de Munich (Kagermeier, 1998).

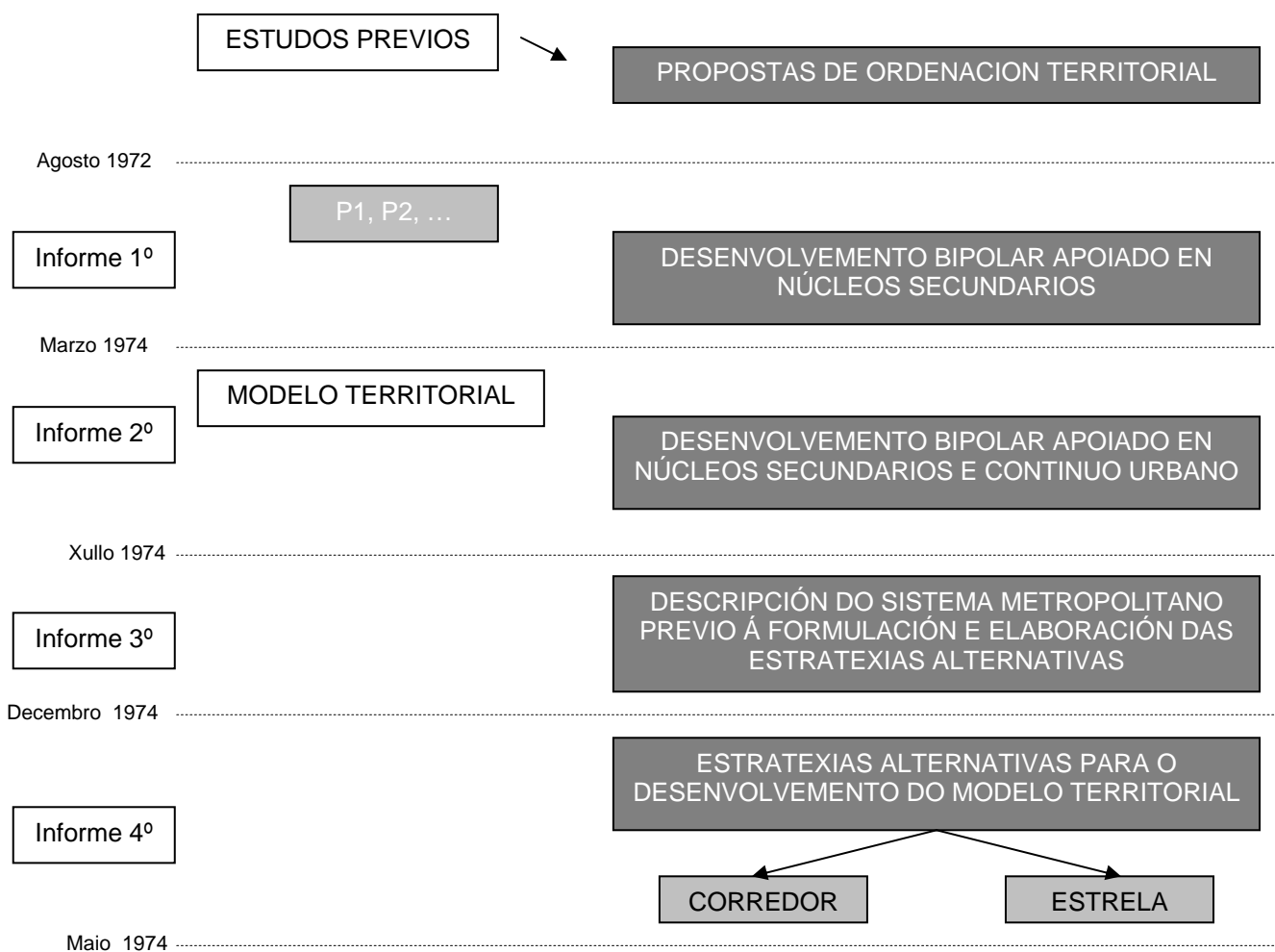
⁵⁹ Fernández Albalat, Andrés. “La Ciudad de las Rías”. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses. A Coruña, 1969.

⁶⁰ Segundo entrevista realizada a Fernández-Albalat o 25 de agosto de 2008.

⁶¹ Véxase capítulo 3. adicado á construción das estradas.

⁶² Os Estudos Previos recóllense nun total de catro volumes. Participan entre outros; os arquitectos Felipe Peña Pereda, Juan Luis Dalda Escudero, Ramón López de Lucio, Carlos de la Guardia Pérez-Hernández, etc., dirixidos polo sociólogo Mario Gaviria.

Despois da valoración deste primeiro informe, en xullo dese mesmo ano aparece un segundo informe que incorpora a realidade que xa se está a dar e fálase do continuo urbano cara o interior de ámbalas dúas rías ademais do apoio nos núcleos secundarios. Este segundo informe recibe a aprobación da comisión especial. En Decembro de 1974 aparece un terceiro informe que describe “o sistema metropolitano previo á formulación e elaboración de estratexias alternativas” que recibe a valoración da comisión. O cuarto e derradeiro informe, vaise datar en maio de 1975, que define dúas estratexias para o desenvolvemento do modelo territorial. A Primeira delas o modelo “Corredor” máis próxima á idea primixenia albalatiana e a segunda, o modelo en “Estrela”, baseada nos principios de sistema de núcleos xerarquizados e apoiados nas dúas cidades reitoras. A continuación expónse un esquema do que foi o desenvolvemento do devandito plan

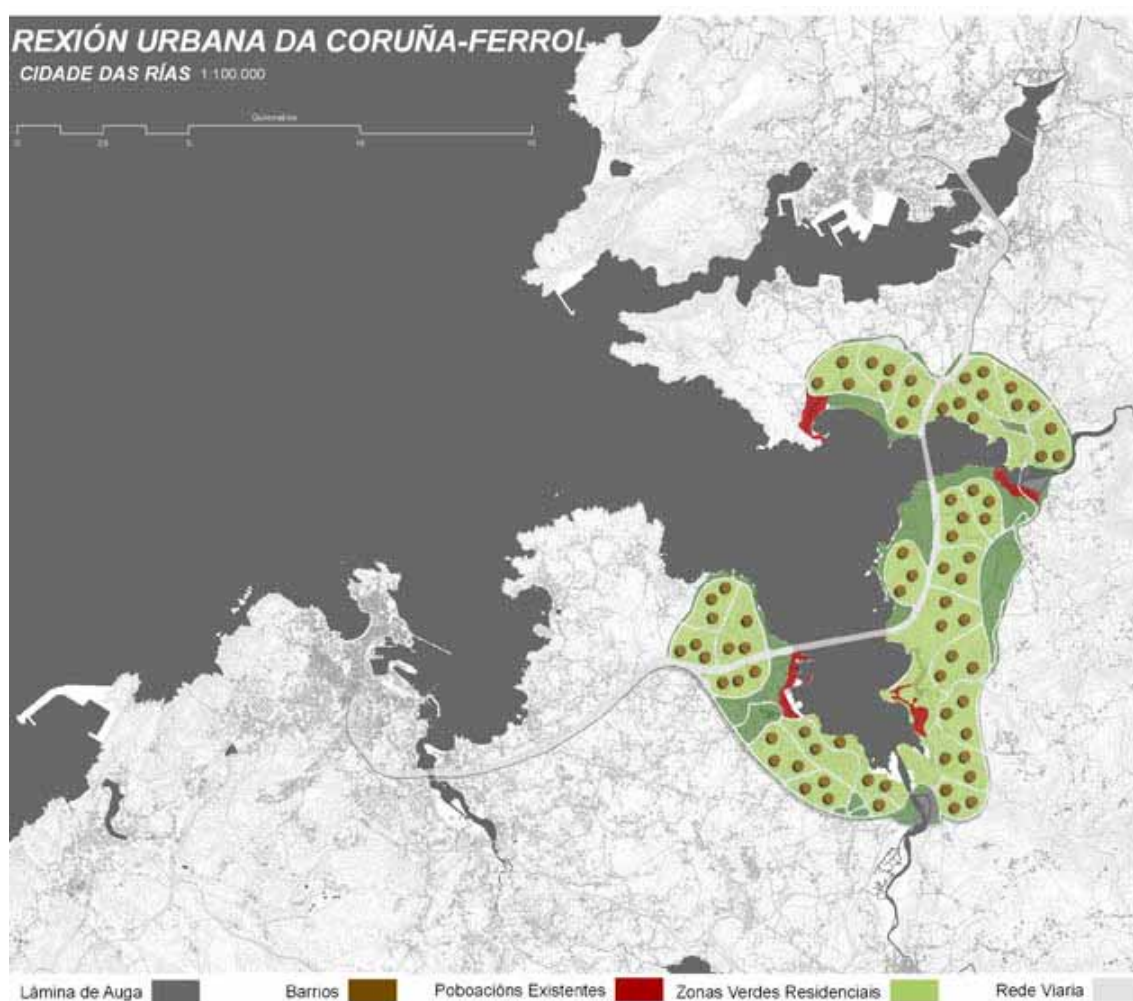


Esquema 2.2.01. Fonte: Carlos de la Guardia. Elaboración propia

Sen embargo, os acontecementos político-económicos precipítanse, e o 9 de decembro de 1975, en sesión plenaria extraordinaria, celebrada na Deputación Provincial, acórdase aprazar a aprobación inicial do Plan de Ordenación de Municipios integrantes da Cidade das Rías.

b) Análise da Idea Territorial

Pese ó illamento inicial de España, que rompe toda relación extrafronteiriza, a proposta albalatiana non é allea aos debates e congresos de arquitectura europeos; os CIAM⁶³; do IV Congreso en 1933 sae a Carta de Atenas⁶⁴, que vai servir de código para os futuros desenvolvementos urbanísticos (Martínez, 2002). A principal virtude da idea albalatiana é a súa capacidade de xerarquizar os espazos, isto faina entendible dende a primeira lectura. Conta asemade, co coñecemento preciso do territorio no que incluso en esquemas iniciais como o presentado (imaxe 2.2.19) o rueiro básico é incorporado con extraordinaria exactitude á proposta.



[36] Imaxe 2.2.19. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Cidade das Rías
Fonte: Fernandez Albalat Lois, 1969. elaboración propia.

A Cidade das Rías estaría formada por seis **zonas**, cada unha entre si independentes dos que os únicos elementos de unión serían a paisaxe e as infraestruturas (Martínez, 2002). Estas tiñan a importante labor de unir as aglomeracións de 100.000 habitantes coas cidades históricas orientando, deste xeito, un crecemento que de feito se deu aínda que non coa intensidade prevista. A vía rápida rememora, segundo palabras do mesmo Albalat, a *Ruta Esmeralda*, un

⁶³ CIAM: Congreso Internacional de Arquitectura Moderna. Remitimos ao lector ao texto de Alfonso Vegara e Juan Luis de las Rivas (2004): “Territorios Inteligentes”, (p. 87-97); no que se explica en esencia, as ideas fundamentais do movemento; residencia, traballo, ocio e comunicacións. Ideas, que Fernández-Albalat coñece e integra no seu proxecto.

⁶⁴ Publicada no transcurso da guerra; 1942.

canal de comunicación que uniría Lisboa con Copenhague. Cada zona, cunha poboación equivalente aos concellos de Ferrol e Narón na actualidade, contaría coa selección de equipamentos máis complexa; o estadio, o auditorio, o policlínico, etc.⁶⁵

O Seguinte nivel corresponde á subdivisión de cada zona en catro **grupos**, cunha capacidade de 25.000 persoas cada un (a poboación do concello de Arteixo no ano 2004). Contaría cunha selección de equipamentos axeitados ao seu nivel; educación secundaria, cidade sanitaria e deportiva, espazos de lecer e centro comercial.

O Grupo é a unión de tres **núcleos**, polo que cada un deles contaría cunha poboación de 8.000 habitantes (seguindo as teorías de Alomar), equivalente aos padróns dos concellos de Miño e Paderne para o ano 2006. O núcleo é célula xerminar da idea, pois nel se van dar os puntos xeradores de cidade. Recordemos que uns anos antes, toma forma o Barrio das Flores na Coruña, cun montante total de 2.000 vivendas aproximadamente formadas por cinco unidades de catrocentas vivendas cada unha. Facer unha extrapolación directa á Cidade das Rías é alomenos arriscado, xa que Albalat fala no seu discurso dun *Rexionalismo orgánico*, do que xa falara Eugeni d'Ors, adaptando o Estilo Internacional á realidade de socalcos e bancais propia das mariñas ((Bouhier, 1979; Dalda, 1992). O núcleo conta con equipamentos de proximidade; gardería, escola, parroquia, dispensario, comercio de proximidade, etc. Arredor do seu centro cívico. Precisamente, nesta colocación dos equipamentos en lugares centrais e por chanzos, nunha xerarquía de ocupación territorial definida dende o comezo, está presente a idea de cohesión social⁶⁶ que flúe ao longo do discurso.

Sen embargo ao transcorrer do tempo, podemos apreciar certos paradoxos no plan:

- Os Concellos que ían servir de soporte á proposta foron os que menos creceron da totalidade da rexión urbana.
- Precisamente, a máxima ocupación vaise dar ao longo das rías non incluídas no plan, a da Coruña (máis concretamente no Burgo) e Ferrol, nos concellos que quedaban fora do plan ou que eran recollido no plan comarcal coma de interese paisaxístico.
- A ocupación fractal, fragmentada e fragmentaria do territorio por trociños de cidade (Fariña, 2007; Ezquiaga, 2009) ao longo do tempo, fronte a unha ordenación sistemática e xerarquizada cunha estratexia definida.
- Esta forma de ocupar, de establecerse; vai contribuír a unha especialización territorial por clases sociais, que mesmo vai repercutir a nivel concello, especializándose con respecto aos outros. Prodúcese así unha cultura do desarraigo (Martínez, 2002), de falta de pertenza ao lugar, de individualismo

⁶⁵ Interesa mencionar que o "Regulamento de Planeamento" non sae ata dez anos despois en virtude da revisión que se fai na lei do Solo do 56, vinte anos despois e no seu texto refundido un ano despois.

⁶⁶ A cohesión social verase reflectida xuridicamente na Lei de Ordenación Urbanística e Protección do Medio Rural 9/2002, de 30 de Decembro. Concretamente no artigo 47: Calidade de vida e cohesión social no que se especifican as reservas mínimas para espazos libre e equipamentos públicos. Neste senso interesa recalcar o punto 3 do devandito artigo: "O planeamento efectuará as reservas de solo para dotacións urbanísticas nos **lugares máis adecuados** para satisfacer as necesidades da poboación, co fin de asegura-la súa accesibilidade, funcionalidade e integración na estrutura urbanística, de modo que non se localicen en zonas marginais ou residuais". Este punto da lei recolle un quefacer continuo na práctica do planeamento de desenvolvemento coma teremos oportunidade de demostrar no capítulo 4 desta tese.

progresivo na sociedade. O plan da cidade das rías establecía o lugar concreto dos espazos de interrelación cidadán; eses centros cívicos. Cuestión aparte sería o deseño das pezas de equipamentos que deberían ser estudadas con atención (López de Lucio, 2003).

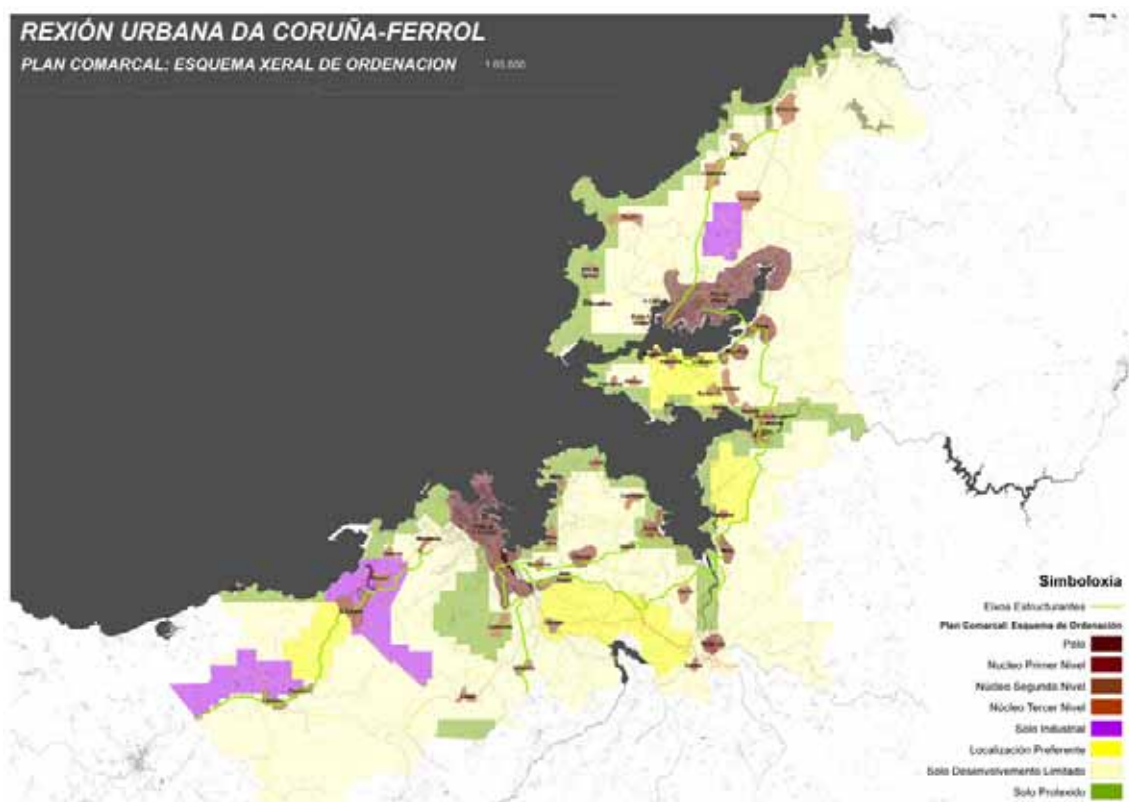
- A industria hase ir situando en polígonos, cando non en pezas autónomas, nos principais corredores viarios; afastada dos lugares de concentración poboacional. Neste caso o problema reside na incapacidade de xestión dun transporte público que serva a unha poboación tan diseminada polo territorio.
- Se no plan Cidade Das rías o medio urbano formaba parte da paisaxe, verdadeira protagonista, integrándose nela e deixando que a natureza modelara á arquitectura; asistimos a unha *periferización da paisaxe* (Martínez, 2001) onde o medio natural é o resultado sobrante da acción urbanizadora. A especialización do territorio é puramente monetaria e social, e o triunfo do “modelo único” unha constatación inapelable (de Santiago, 2007).

O proxecto albalatiano esquematiza a vontade dos deseñadores que anhelan crear espazos urbanos en Galicia inmersos da súa magnífica paisaxe. É a nosa particular “Sforzinda”, a nosa illa Utopía da que falaba T. Moro, na que desenvolver os nosos soños. Porén, a construción real da cidade, salvo en ocasións moi puntuais, faise atendendo a outro tipo de intereses alleos a cuestións de planificación global, pero que son os máis notorios. Son, estes intereses, temperados polas leis urbanísticas e demais regulamentos, os que constrúen a cidade.

A principal virtude do esquema que nos presenta a Cidade das Rías e a súa gradación expresada en niveis, onde a xerarquía viaria xoga un papel vertebrador incuestionable; a mobilidade enténdese coma substantiva no xogo de pezas (Buchanan, 1963; Kagermeier, 2007). Non resulta estraño o entusiasmo inicial con que foi acollida a idea-proxecto dada a capacidade de visión que ben se pode comprobar corenta anos despois.

A Cidade das Rías xoga na ambigüidade de ser unha cidade de 600.000 habitantes que se apoia nas cidades históricas. Corría o risco de se converter en cidades dormitorio no que o sentido de pertenza non quedara de todo claro, habería que ir construíndoo paseniñamente, creando a rede social que fai nacer o sentido de pertenza a un lugar.

O equipo redactor do Plan Comarcal presentará varias propostas, das que sobresaie a que presentamos na imaxe 20, xa que recolle un pensamento realista do que estaba a acontecer. Nalgunhas zonas, sorprende ver a extraordinaria similitude coa que representa os fenómenos de crecemento que se foron dando e que se están a dar. Compre dicir que pese ao abandono da proposta organizativa da década dos setenta, coma hipótese de traballo pódese constatar que serviu de guión para unha organización espontánea e localista dos fenómenos de concentración urbana. Noutros casos, primaron outros obxectivos que invalidaron este modelo.



[37] Imaxe 2.2.20. Rexión Urbana da Coruña-Ferrol: Plan Comarcal. Modelo en estrela
 Fonte: O Porto da Coruña. C. Nárdiz. elaboración propia.

Os concellos integrantes do Plan Comarcal; Valdoviño, Narón, Ferrol, Neda, Fene, Mugardos, Ares, Cabanas, Pontedeume, Miño, Paderne, Betanzos Bergondo, Sada, Oleiros, Cambre, Culleredo, A Laracha, Arteixo e A Coruña, ocupaban unha superficie aproximada de 940, 64 Qm².

A división do solo facíase atendendo ás áreas de posible crecemento e á protección de solos con especial valor, e incluía eixes principais, coincidentes con estradas existentes que actuarían de conectores entre os núcleos de poboación e as áreas industriais. Atendendo a esa división o reparto superficial correspondente a cada clase de solo sería o seguinte:

clase	Hectáreas
Polo	4.087,85
Núcleo Primeiro Nivel	1.454,98
Núcleo Segundo Nivel	776,48
Núcleo Terceiro Nivel	2.424,26
Solo Industrial	4.925,13
Localización Preferente	7.720,68
Solo Desenvolvemento Limitado	59.448,76
Solo Protexido	13.231,15
Total:	94.069,33

[T19] Táboa 2.2.03. Hectáreas por clase de solo no Plan Comarcal.
 Fonte: Elaboración propia

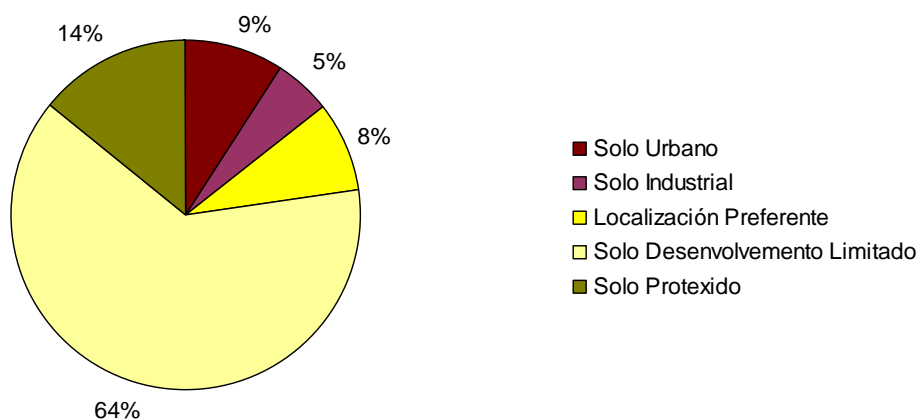
Os Polos serían as cidades compactas de Coruña e Ferrol, máis tamén as áreas de expansión do fondo da ría, especialmente cara Culleredo máis tamén Oleiros na contorna da Coruña, e Narón xunto con Neda na zona de Ferrolterra.

Despois unha serie de vilas que pasarían a formar parte dos núcleos de primeiro nivel, onde se atopan; Arteixo (A Baiuca), Oleiros (conglomerado dos lugares de Piñeiro, O Real, Condús e A Rabadeira), Sada coa expansión cara O Tarabelo, Betanzos (vila histórica), Miño e terreos colindantes cara a Ponte do Porco. Mugardos, e as Parroquias pertencentes a Fene de Barallobre, Maniños e San Valentín a maior parte delas servidas por unha liña de ferrocarril.

Os núcleos de segundo nivel, serían; o conxunto Laracha-Paiosaco, Cambre, O Seixal-Nós, Mera-Xoez, Ares, San Xurxo da Mariña no concello de Ferrol, e finalmente Taraza-Riaña na parroquia de Sequeiros do concello de Valdoviño. Estes núcleos tiñan a vantaxe de contar cun certo nivel de servizos e poboación fronte a outros.

Finalmente nos núcleos de terceiro nivel estarían as aldeas maiores que ven por estar situadas cerca dos corredores principais ou por ter un dispoñer dun rico patrimonio agrícola eran susceptibles de soportar un aumento de poboación. Este nivel encadraríanse os lugares de; Suevos, Oseiro e Meicende, estes dous últimos totalmente desvirtuados na actualidade dos primitivos núcleos do concello de Arteixo; Tarrío e Celas no concellos de Culleredo, Sigrás-Altamira no concello de Cambre; Montrove, Coruxo-Santa Cruz e Lorbé no concello de Oleiros; Osedo e Carnoedo (Chan da Aldea) en Sada; o núcleo orixinario de Bergondo no concello do mesmo nome; o primitivo núcleo de Castro antiga capital do concello do mesmo nome que despois pasou a ser Miño. Despois viría un continuo edificado el contacto coa rede ferroviaria que englobaría os núcleos de Pontedeume neste mesmo concello; Cabanas, Río Castro e O Camiño Grande no concello de Cabanas. Na península de Ares e Mugardos estarían os núcleos de Chanteiro, Carballo e Outeiro de Barracido no primeiro concello e A Gallada, O Seixo e San Vicente de Meá no segundo concello. Xa no concello de Ferrol atópanse os núcleos de Fontá na parroquia de Doniños, A Graña, A Cabana e Regón na parroquia de Covas. Finalmente os núcleos de A Carreira e Baltar en Narón e o propio Valdoviño rematando este terceiro nivel.

PLAN COMARCAL: CLASES DE SOLO



[G43] Gráfico 2.2.32: Porcentaxes de clase de solo no Plan Comarcal.
Fonte: elaboración propia

A localización preferente sería o espazo no que se situarían os novos asentamentos, en contacto cos corredores principais. Así temos a zona Carballo-Laracha, O Seixal-Betanzos, Miño-Pontedeume e a península de Mugardos-Ares. O solo protexido englobaría unha ampla franxa costeira con prolongacións cara as gándaras e os sistemas fluviais interiores, especialmente dos ríos Eume, Mandeo e o val de Mesoiro ata chegar aos montes da Zapateira conformando un primeiro sistema de parques rexionais complementando a protección da costa. Neste último caso, e seguindo a política descentralizadora da vivenda, o plan xeral de ordenación municipal do ano 98 do concello da Coruña clasifica amplas zonas desta área como rústico apto para urbanizar, clasificación que será recollida polos axentes urbanizadores para sumar este concello a políticas descentralizadoras de vivenda unifamiliar e colectiva. Anos antes, o plan xeral de ordenación urbana do ano 85 incorpora á bolsa de solo urbano os núcleos de feáns máis tamén as urbanizacións Obradoiro e Breogán. Como sistema montañoso protexido xa aparece o Monte Xalo que se incluía no plan xeral de ordenación urbana de Culleredo aprobado no ano 1970. Finalmente deixase unha ampla superficie que representa o 64% aproximadamente para absorber posibles crecementos dun xeito controlado.

Dentro deste análise compre salientar a planificación dos espazos industriais que se han situar nos corredores extremos do espazo planificado. Hoxe en día, son estes espazos os que acaparan as maiores zonas de cualificacións industrial, si ben se teñen desenvolvido en cada concello espazos con este uso, atendendo a intereses locais dos concellos pero sen a necesaria reflexión global. A multiplicación dos viaxes por este motivo encontra así, unha resposta de dobre sentido, atendendo non só a vehículos de entrada á cidade por motivos de traballo máis tamén a persoas que moran nas cidades e saen fora a traballar.

Noutras palabras, á descentralización da vivenda vai seguida dunha descentralización dos espazos de traballo (Díaz, 2000). Sen embargo como teremos oportunidade de comprobar ao longo dos vindeiros capítulos, non sempre por esta orde nin de maneira omnipresente por todo

o territorio. O Terceiro elemento descentralizador serán os espazos comerciais (López de Lucio, 2003) que no caso de rexións metropolitanas complexas coma no caso de Madrid alcanzan proporcións nada desprezables, con incidencia directa na mobilidade das persoas. Na rexión urbana de Coruña-Ferrol, polo de agora son tímidos pero decididos intentos de acercamento a unha poboación claramente rururbana e focalizada no consumo de artigos de alimentación ou fogar, sen que teñan feito acto de presenza contedores de ocio especializado (cines, pistas de patinaxe, parques temáticos) máis aló da área estritamente urbana das cidades centrais.

Unha postura crítica da fusión de concellos para que dende un órgano superior se poidan administrar mellor os recursos da rexión atopámola en J. L. Dalda . Ao respecto o profesor Dalda sinala o seguinte:

“As experiencias do pasado abordaron a cuestión metropolitana nun dobre plano: no do establecemento dunha autoridade política común e no da formación dun plan urbanístico e territorial conxunto. O actual marco administrativo e político presenta para a reflexión a busca de fórmulas alternativas algo diferentes. No plano político non cabe formularse que os municipios cedan competencias ou permitan ser anexionados en unidades maiores.

*As iniciativas máis avanzadas aconsellan a conveniencia de que os espazos metropolitanos e rexionais se conciban como –**ámbitos intermunicipais**–, para que a concertación e a coordinación de carácter horizontal teñan peso político e proximidade ao cidadán en relación á xerarquía administrativa e sectorial das administracións centrais. Nestes ámbitos, concibidos como espazos de cooperación progresiva entre administracións, a ordenación e planificación territorial constitúen unha prolongación natural das experiencias asentadas do urbanismo municipal e do proxecto urbano. (...) Pero esto non require necesariamente un plan, no sentido clásico do concepto, senón e ante todo, unha **estratexia de planificación e ordenación** de contido temático que enriqueza, complexizándoa, a planificación urbanística existente e lle permita evolucionar cara a un modelo de maior ambición económica e territorial.”*

Juan Luis Dalda Escudero en Cidade Difusa en Galicia, 2005. Páx: 88.

Non cabe máis que facer un estudo da realidade actual, para obter unha radiografía temporal do que significou a ausencia de calquera entendemento entre concellos, onde o nivel máximo de planificación establécese na municipalidade e na inacción do goberno autonómico, quedando relegado aos intereses do mercado a planificación conxunta dun territorio con límites administrativos, cando menos, extemporáneos.

Poren, os exemplos de cooperación intermunicipal, escasos no noso país, aparecen para resolver aqueles conflitos dos que o propio concello non pode ou non quere facerse cargo. O exemplo máis salientable sería o Consorcio das Mariñas⁶⁷, que engloba os concellos de Arteixo, Culleredo, Oleiros, Sada, Bergondo, Betanzos, Abegondo, Carral e Cambre; e naceu para

⁶⁷ O Consorcio das Mariñas, actual marco de referencia intermunicipal no caso da área de Coruña, iniciou a súa andadura coma unha organización encargada de administrar os fondos europeos destinados principalmente á xestión dos residuos sólidos urbanos.

ocuparse da recollida do lixo. A unión destes concellos neste tema concreto tivo como consecuencia a achega de cartos procedentes da Unión Europea, en calidade de Fondos Estruturais.

Na liña que sinalaba o profesor Dalda pero con fortes matices en cuestións competenciais, compre salientar as consecuencias positivas da “Loi Chevenement”⁶⁸ en Francia nas que se potencian as relacións entre comunas para coordinar equipamentos e servizos. A lei prevé unha serie de incentivos segundo o tipo de ente supramunicipal, que poden ser: **Comunidade de Aglomeración** para conxuntos superiores a 50.000 habitantes; ou ben **Comunidade Urbana** para conxuntos que superan os 500.000 habitantes.

“Art. L. 5215-1. - La communauté urbaine est un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave qui forment, à la date de sa création, un ensemble de plus de 500 000 habitants et qui s'associent au sein d'un espace de solidarité, pour élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire.”

Loi n°99-586 du 12 juillet 1999

As fórmulas de cooperación poden ser complexas, pero todas elas pasar por dispoñer dunhas bases claras de actuación para conseguir obxectivos comúns que beneficien á colectividade. A resposta tense que adecuar a cada un dos obxectivos marcados nun proceso etapificado non só no tempo senón tamén no espazo segundo as estratexias comúns postas en consenso por todos.

⁶⁸ Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

2.2.3. OS IMPULSOS DE ORDENACIÓN REXIONAL MEDIANTE A POLÍTICA DE POLOS DE DESENVOLVEMENTO INDUSTRIAL. O PLAN DE ESTABILIZACIÓN DE 1959.

A arquitectura, e sobre todo o urbanismo, reflicten en formas máis ou menos tanxibles, os procesos culturais e económicos dunha determinada época. Velaquí que nos sentimos atraídos por explicar a situación económica da España de finais da década dos cincuenta e o proceso de industrialización inmediatamente posterior que deixou a súa pegada nas nosas cidades.

Lonxe dunha estratexia urbanística e planificadora de futuro, o que interesaba no momento en que se aproba o *Decreto de Nueva Ordenación Económica*, do 21 de xullo de 1959, era saír da difícil situación na que se atopaba o Estado, practicamente na bancarrota⁶⁹. Nese contexto, a cidade da Coruña vai experimentar profundos cambios na súa morfoloxía no que “o urbano” ocupará novas terras coma antes non o fixera (Precedo Ledo, 1990).

a) A Situación Económica. Os Gobernos de Tecnócratas.

Segundo o informe económico da ONU do ano 1953, o transporte e a enerxía eran as principais causas do estrangulamento da economía española. Obviamente, a política autárquica e intervencionista non resultaba competitiva no contexto europeo que medraba economicamente e mantiña a inflación en niveis baixos (Mateos, Soto; 2001), Así o advirten os principais indicadores económicos; España adoeecía dunha baixa produtividade e competitividade e o illamento dos mercados acentuaban esta situación.

Entre 1956 e 1958 o ritmo inflacionista chegaba a un 11,7% anual acumulativo, e os intentos por enderezar o rumbo coma a devaluación da peseta en abril de 1957 resultan insuficientes. O goberno saído da crise de 1957 vai estar formado por unha serie de persoas que han variar as políticas económicas ata ese momento omnipresentes. Son os chamados “tecnócratas” pola súa procedencia, máis vinculada ao mundo económico que ao político. Deles nace a reforma fiscal dese mesmo ano, aparecendo o Imposto de Sociedades, o Imposto sobre as Renditas do Capital, o Imposto sobre os Rendementos de Traballo Persoal e o Imposto de Industria. O obxectivo principal era axustar o gasto público aos ingresos. Neste senso procédese a elevar os prezos dos carburantes, do tabaco, dos transportes e da telefonía para corrixir o déficit orzamentario.

Neste novo marco, facíanse necesario consultar as institucións nacionais sobre as conveniencias de levar a cabo as reformas económicas. Así, o Consejo Nacional de Economía, o Banco de España, a Organización Sindical Española, o Instituto de Estudios Políticos ven favorables as medidas que se ían tomar. Do mesmo xeito, prodúcense os primeiros contactos cos organismos internacionais; Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Internacional de

⁶⁹ Segundo relata Navarro Rubio (ministro de Facenda) nas súas memorias, no consello de ministros do 1 de xuño de 1959 o ministro de Comercio, Alberto Ullastre, aseveraba que non se dispuña dun só dólar nas arcas do Estado.

Reconstrucción e Desenvolvemento (BMRD), e a Organización Europea de Cooperación (OECE).

Os responsables económicos precisaban destes contactos nunha triple vertente; por un lado buscaban aliados fortes nas negociacións cos políticos máis inmovilistas, por outro romper o illamento de España no consorcio internacional e facilitarlle a incorporación nos mercados, finalmente pretendían recibir axudas técnicas e financeiras coma de feito aconteceu.

Neste senso compre salientar o Memorandum que o Goberno envía ao Fondo Monetario Internacional e á OECE o 30 de xuño de 1958, nel se numeran as medidas a tomar respecto da política económica. O ano seguinte, España recibe créditos por valor de 546 millóns de dólares das devanditas organizacións, a banca privada e o goberno estadounidense. Deste último parte case a metade dos fondos (Mateos et al., 2001).

Os efectos déixanse notar rapidamente, conseguindo estabilizar os prezos e mellorar a balanza de pagos. Por outra banda é certo que se produce un aumento do desemprego e acentúase a emigración cara o estranxeiro. Inda así, en 1960 o superávit orzamentario sitúase nos 5.600 millóns de pesetas, o que supón un 35,8% máis que o ano anterior. O aumento das exportacións fai que a balanza de pagos sexa favorable, algo que vai ocorrer en contadas ocasións na economía española. Será a importación de enerxía, cru na súa maioría, a que unha e outra vez faga que a balanza sexa negativa. O feito de que na Coruña se vaia situar unha refinería de petróleo en detrimento de Xixón, que tamén puxaba pola súa localización, vai ser o detonante do troco da fisionomía urbana da próxima década, transformando no só o porto, senón tamén condicionando os usos dos solos futuros a urbanizar.

En palabras de Enrique Fuentes Quintana o Plan de Estabilización consegue por en marcha catro puntos fundamentais, estes son:

- Restablecemento da disciplina económica.
- Fixación dun tipo de troco único para a moeda de 60 pesetas por dólar.
- Liberalización e globalización do comercio exterior.
- Rematar coa economía recomendada, entregada ao poder discrecional do Goberno, para manter unha economía mixta baseada na flexibilidade e disciplina do mercado.

As consecuencias deste intenso período quincenal foron, entre outras, o intenso ritmo de crecemento industrial e a rápida ocupación de solo para estas actividades, que a súa vez tamén produciron un efecto chamada para a residencia e moito máis tarde para o sector servizos (Precedo Ledo, 1990). Sen embargo, como víamos no capítulo de demografía as consecuencias para a fisionomía da cidade son moito máis profundas en non sempre con resultados óptimos na xeración de novos tecidos.

Neste período, chamado do “Desarrollismo” a renda nacional pasa de 568.243.000.000 de pesetas en 1958 a case o triplo con 1.562.071.000.000 de pesetas en 1975. Tamén aumentan o PIB e a renda per cápita, pasando de 35.791 pesetas en 1960 a 83.238 pesetas en 1975⁷⁰.

Respecto ao PIB, pódese comprobar a caída da porcentaxe da produción agraria fronte á forte subida do sector industrial ata 1973 que pasa a se-lo motor da economía española cunha taxa media de crecemento do PIB do 7% entre 1961-74. Compre dicir que en termos nominais o sector servizos e o sector da construción crecen de forma continuada pero cun peso relativo inferior dado o forte incremento do sector industrial. O peso relativo no PIB pasa a ser do 44,4% en 1964 ao 50,6% en 1975, e a mao de obra aumenta nove puntos porcentuais para quedarse nun 38,3% no mesmo período de tempo.

En efecto, a crise da agricultura tradicional é un feito que acelerará o proceso migratorio dende o campo ás zonas industriais de España e de Europa. O sector agrícola pasará por un período de intensos cambios, nos que se producirá a súa vinculación co mercado (mecanización, fertilizantes) dando pé a un novo agricultor diferente do campesiño atado á terra⁷¹. Isto redundará nunha maior produtividade (1,7% anual entre 1960 e 1973). Noutro extremo situámo-lo desenvolvemento turístico (dentro do sector servizos) que deixa a súa pegada nun incremento do 492% en número de viaxeiros:

Número de turistas/ano			Taxa de crecemento por habitante. 1950-73	
Ano	Persoas	Divisas (millóns de dólares)	Pais	Taxa de crecemento
1960	6.113.000	297	ESPAÑA	5,9%
1975	30.123.000	3.188	PORTUGAL	5,5%
			FRANCIA	4,1%
			RF ALEMAÑA	5%
			ITALIA	4,8%
			GRAN BRETAÑA	2,5%

[T20] Táboas 2.2.04 e 2.2.05. Número de Turistas/ano e taxa de crecemento por habitante 1950-73.
 Fonte: Abdón Mateos e Álvaro Soto (2001). Elaboración propia

As Políticas de Desenvolvemento Industrial: Os Polos⁷²

Dentro da política económica do novo goberno e como complemento ás medidas de mercado, se crea o **Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social**⁷³ co obxectivo principal de incentivar a industrialización do estado mediante mecanismos de planificación indicativa (Sequeiros, 1986)⁷⁴ pero tamén de fortalecer as rexións onde se desenvolvían estes procesos. Entre os propósitos do plan tamén estaban facilitar a integración social, o desenvolvemento rexional ou periférico, flexibilizar a economía, acadala plena ocupación, a progresiva

⁷⁰ Pesetas constantes de 1970.

⁷¹ Vilariño, D; Sequeiros, L. 1982.

⁷² Para unha visión conceptual do termo, recomendamos a Perroux (1955), Boudeville (1972) e Richardson (1975).

⁷³ Promulgado por ley 194/1963 de 28 de diciembre.

⁷⁴ Véxase en Sequeiros Tizón, J. G.; El Desarrollo Económico en Galicia. Universidade de Santiago de Compostela, 1986. ISBN: 84-7191-383-6.

integración na economía mundial, o incremento das inversións e por último a racionalización das estruturas produtivas. Na mesma liña a *Monografía de Desarrollo Regional del II Plan* (1972) incide nestes catro obxectivos⁷⁵:

- Fortalecemento e expansión das cidades intermedias fomentando a diversificación espacial da industria.
- Difusión do espírito de innovación empresarial, progreso tecnolóxico e mellora educativa propia das grandes cidades.
- Mellorar a distribución espacial da renda.
- Intensificar as relacións e os intercambios comerciais entre o sectores agrario, terciario e o propiamente industrial.

En 1962 arranca a *Comisaría do Plan de Desenvolvemento* dirixida por López Rodó, para realizar a programación efectiva de todo o sector público. Durante o período 1964 a 1975 póñense en marcha tres plans de desenvolvemento que pasamos a describir:

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL			
Plan	Período	Polos	
I Plan de Desarrollo (decreto 153/1964 da Presidencia del Gobierno. BOE 30.01.64)	1964-1967	Polos de Promoción Industrial	Burgos, Huelva
		Polos de Desarrollo Industrial	Coruña, Sevilla, Valladolid, Vigo Zaragoza
II Plan de Desarrollo	1968-1967	Córdoba, Granadas, Logroño, Oviedo, Vilagarcía	
III Plan de Desarrollo	1972-1975	As políticas d desenvolvemento rexional se deben realizar a través de accións coordinadas e integradas a nivel rexional. Para Galicia: GAEI (Gran Área de Expansión Industrial)	

[T21] Táboa 2.2.06. *Plan nacional de desenvolvemento económico e social.*
Fonte: J. G. Sequeiros 1986. *Elaboración Propia.*

A creación dos polos responde a idea de concentrar os esforzos en áreas periféricas que poidan ser capaces de desenvolver unha estrutura industrial endóxena. Para iso, establécense unha serie de medidas fiscalizadoras moi competitivas para as empresas que decidiran instalarse no recinto do polo, entre elas destacamos;

- Nos cinco primeiros anos:
 - Redución do 95% en impostos e tipos de gravamen.
 - Liberdade de amortización durante o primeiro quinquenio.
- Subvencións con cargo as correspondentes partidas consignadas no Programa de Inversións Públicas por un importe do 20% nos polos de promoción e 10% nos polos de desenvolvemento.

⁷⁵ Fonte: Monografía de Desarrollo Regional del II Plan (1972). Comisaría del Plan, Madrid,. p. 135.

- Pleno dereito dos beneficios que concede a Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12.05.1956 e o Decreto mun 153/1964, a saber;
 - 80% das cuota da Contribución Territorial Urbana
 - Exención da totalidade dos importes dos Arbitrios Locales Ordinarios y Extraordinarios.

Máis non todos os efectos foron positivos, ben ao contrario, apareceron factores nocivos que chegarán aos nosos días. Entre eles podemos salientar os seguintes:

- Desequilibrios económicos favorecidos polo desigual crecemento dos distintos sectores da economía.
- Estancamento de distribución e comercialización dos produtos, especialmente os destinados a consumo.
- A Evolución económica ocultou as limitacións para crear emprego.
- Substitución de fontes de enerxía tradicional (carbón) por petróleo que tiña que ser importado.
- Troco tecnolóxico centrado nun conxunto limitado de sectores produtivos (químico, enerxético, metálico, etc) provocando unha crecente dependencia das importacións de materia prima en especial do petróleo. Punto de especial transcendencia para a cidade da Coruña, habilitada como lugar abastecedor para outros puntos da rexión.
- Finalmente o crecemento de produción no período 1959-74 oculta profundas desigualdades territoriais. Así temos que en 1973 pola parte de arriba, o 11% do territorio estatal acaparaba o 54% da renda nacional; e pola parte de abaixo, o 53% dese mesmo territorio apenas chegaba a un 14% da renda nacional.

Recentemente, en relación a este último punto compre fixarse nas medidas de equilibrio territorial postas en marcha polo goberno da Xunta de Galicia no ano 2007, para o período 2007-2010 do que falaremos no seguinte apartado e que se resumen en:

“Impulsar o desenvolvemento económico equilibrado e sostible de Galicia, reforzando a cohesión socio-territorial para corrixir os desequilibrios internos a partir dun proceso de dinamización económica, planificación e coordinación das actuacións das Administracións Públicas en infraestruturas, apoio aos sectores produtivos e equipamentos.”

Prólogo do plan de Reequilibrio Territorial de Galicia. 2007

Este Plan de Reequilibrio Territorial de Galicia (PRTG) leva aparellado incentivos económicos nunha serie de cabeceiras comarcais que eviten o continuo despoboamento das zonas afastadas do eixe atlántico (Pérez Touriño, 1999) e que incide en cuestións medio ambientais, de infraestruturas e mesmo de urbanismo.

A creación do polo da Coruña, a igual co de Vigo, toma forma no Decreto 153/1964, a proposta do Ministro Subsecretario de Presidencia, previa deliberación do Consejo de Ministros reunidos o 24 de xaneiro de 1964. Posteriormente a Delimitación do polo e a convocatoria de concursos

A Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos aproba as bases para a Ordenación Urbanística do Polo en data 24.04.64, con criterios para a implantación das industrias, as medidas contra a especulación dos terreos, e o máis importante; Cómo resolver a coordinación entre o Planeamento vixente e a instalación do Polo. Neste senso, se redactan unhas bases, en ordenacións provisionais formuladas ao amparo do artigo 57 da lei do solo vixente daquela. Estas ordenanzas provisionais, elaboradas polos Servicios Técnicos da Dirección General de Urbanismo, foron aprobadas pola Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos o día 19.08.64.

LA CORUÑA
ORDENACIÓN PROVISIONAL
DEL TERRITORIO DEL POLO

LEGENDA:

- Solo residencial e expansión
- Zona Integramente Industrial
- Tolerancia industria especial

Map details include labels for 'POLIGONO INDUSTRIAL', 'ZONA RESIDENCIAL', and a scale of 1:150,000.

O plano de zonificación industrial⁷⁷ incluído na Ordenación Urbanística Provisional delimitaba a zona que comprendía o Polo da Coruña. Delimitación que comprendía dúas grandes pezas nos concellos de Coruña e Arteixo e unha pequena na confluencia da Ría do Burgo e o Río Mero. Asemade incorporábanse as zonas urbanas e de reserva urbana do planeamento vixente e delimitábanse dúas zonas dos concellos de Arteixo e Culleredo para absorber a poboación futura. Esta xenerosa delimitación aseguraba a disposición das empresas para ocupar solo cualificado como industrial. Ao contrario que no Polo de Vigo e posteriormente o de Vilagarcía, no Polo de A Coruña non se crean Áreas de Protección Específica onde estaba prohibida a localización de industrias. O Resto do territorio representaba as áreas de tolerancia para

⁷⁷ Orden do Ministerio de la Vivienda con data 22.09.64. Publicado no BOE 05.10.64

emprazamento de industriais especiais, solo, que sen deixar de ser rústico, podía admitir localizacións industriais por acceso a materias primas ou forma maior, en previsión do parágrafo 3 do artigo 46 da lei do solo do ano 1956⁷⁸.

A celeridade con que se foron aprobando as distintas etapas para conformar fisicamente o Polo, deixan entrever o peso das cuestións económicas fronte á claramente urbanística de ordenación. As normas dos Polos lonxe de establecer unhas pautas claras de ordenación, apuntan a evita-la dispersión industrial co obxectivo de crear nodos que irradien as outras partes da rexión circundante os beneficios do progreso.

Os Concellos, sen tempo para asumir e crear unha estratexia de ordenación á vista da designación do Polo, acatan e absorben para si mesmos as determinacións das normas de ordenación do Polo. A creación de Plans Parciais para o correcto solape das áreas industriais no conxunto do municipio non deixa de ser máis que un factor legal sen repercusión que alcancen os niveis necesarios de ordenación territorial.

Atopámonos no paradoxo de que os primeiros instrumentos de ordenación territorial, atendendo a un hipotético plan nacional que nunca se levou a cabo, fanse ás costas do territorio. Imponse unha visión dende arriba co obturador fixo na cuestión económica, único indicador válido para saber se unha rexión está nos niveis mínimos de desenvolvemento.

O III Plan de Desenvolvemento, trae consigo a adecuación rexional no seu conxunto, e por primeira vez, trátase Galicia coma un todo (Nieto, 1975, p. 55), na redacción do Programa Selectivo de Galicia. O máis relevante é a creación da Gran Área de Expansión Industrial de Galicia, na que se expanden a outras partes do país as vantaxes fiscais que supuxeron a creación dos Polos a década anterior. Este instrumento de planificación industrial estivo vixente dende o ano 1973⁷⁹ ata 1987, ano que será derogado pola entrada en vigor do Real Decreto 1535/87 do Regulamento que desenvolve a Ley 50/85 de Incentivos Regionales.

Sen embargo, a GAEIG sufrirá algúns cambios para adaptarse á oscilación do mercado económico. Un primeiro troco⁸⁰ virá dado para instalar o complexo industrial de *Alúmina-Aluminio* en San Cibrao, entre os concellos de Xove e Cervo. O cambio con maiores repercusións territoriais será o acontecido no ano 1975⁸¹ no que a GAEIG perde a súa vocación local para se converter nun instrumento de acción económica comarcal e de país. Unhas das delimitacións máis importantes é aquela que seguindo o proxecto de autoestrada Coruña-Tui amplía o radio de acción da implantación empresarial. A derradeira modificación⁸² vai permitir ás industriais acceder as axudas estatais sempre que xustifiquen a súa localización fora da delimitación do ano 1975. Asemade, permitirá acceder a gran número de empresarios que quedaran fora os anteriores anos ao eliminar o tope mínimo de inversión.

⁷⁸ Artigo 43 ley del suelo 56.

⁷⁹ Decreto 2414/1973 publicado no BOE de 28.09.73

⁸⁰ Decreto 3321/1974 de 28 de novembro publicado no BOE nº 296.

⁸¹ Decreto 1837/1975 de 28 de xullo publicado no BOE nº 187.

⁸² Decreto 1409/1981 de 15 de xullo publicado no BOE nº 168.

Porén, as políticas económicas van contrastar cunha realidade social en continuo cambio e na teima de segui-lo seu propio camiño. Neste senso afirman Sarandeses e Mendoza o seguinte:

“El principio programático del III Plan de desarrollo de aminorar la tendencia de crecimiento urbano y fomentar la desconcentración de las zonas industriales a través de una red de cabeceras de comarca que potencien la revalorización del espacio rural, se materializa bianualmente en la selección de cabeceras de comarca y núcleos de expansión que concentran las inversiones públicas en infraestructura, cultura y social.

La localización de las cabeceras de comarca gallegas para el bienio 1974-75 (...) contrasta al máximo con la dinámica polarizadora de los contingentes humanos e inmobiliarios que hemos estudiado.”

Martínez Sarandeses e Gómez Mendoza en Ciudad y Territorio, num 1/2. Galicia. 1975

Como medida de corrección dos desequilibrios detectados, e antes da entrada no mercado común europeo, aparecerá a figura da Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR)⁸³. O Obxectivo principal é paliar, a curto prazo, os efectos da crise industrial, especialmente forte no caso de Ferrol polo sector da construción naval e en Vigo pola siderometalurxia. O Aumento da subvención programada pasa dun 7% na política da GAEIG a un 19% no caso dos ZUR de Galicia.

Profundizando na política de subsidio, da que Galicia non puido escapar nunca, publícase a *Ley 50/1985 sobre Incentivos Regionales*⁸⁴, para a corrección de desequilibrios económicos interterritoriais. Entran en vigor as figuras das Zona Industrial en Declive (ZID), áreas afectadas por reaxustes industriais; e a Zona de Promoción Económica (ZPE), nas que se intentará promover actividades empresariais.

Dentro rexión urbana, a zona de Ferrol foi declarada ZID no *Real Decreto 21/1988 de 21 de enero*, e aglutinaba dez concellos⁸⁵, todos eles incluídos no estudio da deputación da Coruña sobre a Rexión Urbana da Coruña-Ferrol, aínda sen publicar. O *Real Decreto 568/1988 de 6 de mayo*⁸⁶, declaraba o resto de Galicia como Zona de Promoción Económica. Non é unha sorpresa que entre o 70 e o 80% dos proxectos presentados na ZPE de Galicia durante o período 1992-1999⁸⁷ estean incluídos nas zonas tradicionalmente máis dinámica do territorio (A Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra), favorecendo e potenciando a formación das dúas rexións urbanas de Galicia.

⁸³ Ley 27/1984, de 26 de julio, sobre reconversión e industrialización. Publicada en BOE nº 180. En Galicia aparecen as ZUR de Ferrol e Vigo.

⁸⁴ Ley 50/1985, de 23 de diciembre, sobre Incentivos Regionales. Publicada en BOE nº 3, de 03.01.86

⁸⁵ Os concellos eran: Ferrol, Narón, Fene, Neda, Mugardos, Ares, Pontedeume, Cabanas, Valdoviño e San Sadurniño. A ZID-Ferrol estará vixente dende o 6 de maio de 1988 ata o 31 de decembro de 1992, na que se declara Zona Especial no RD 530/1992. A Partir do do 1 de xaneiro de 1996 pasará a estar integrada na ZPE de Galicia.

⁸⁶ BOE nº 137, de 08.06.88

⁸⁷ IDEGA: A Economía Galega. Informe. varios anos.

Posteriormente á adhesión de España na CEE, as políticas industriais experimentan unha paralización, na que os gobernos están máis preocupados por cuestións macroeconómicas e de reestruturación do sectorial. En pleno desenvolvemento do Estado das Autonomías, serán estas as que, tras un período de transición poñan en marcha medidas que incentiven o emprego e a creación de novas industrias.

En efecto, a Administración Autonómica pasou a se-lo principal axente da política industrial, incrementando os instrumentos ao servizo da creación de industrias xestionados a través do Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE).

O ritmo de creación e concentración do emprego segue a ser maior nas denominadas rexión urbanas (Vence, 2006) no quinquenio inicial do século XXI. Así, Vigo experimenta un aumento do 12,5% na súa poboación traballadora, correspondendo ao 16,6% do total para Galicia. Na rexión urbana do norte, A Coruña atrae 11.898 traballadores o que supón un incremento do 9,9% e no global galego achega o 12,6% do total⁸⁸. Esta dinámica de emprego non deixa de potenciar os desequilibrios territoriais existentes como xa vimos no capítulo anterior, no que van parellos a creación de postos de traballo e aumento de poboación respecto a unha Galicia que perde poboación e non é quen de soportar emprego.

Esta observación fai asegurar ao equipo de Xavier Vence (2006) que esta distribución do emprego e poboación contribúe a un incremento da mobilidade diaria residencia-emprego, sobre todo no sentido residencia periurbana e rural cara traballo urbano, sendo menor os desprazamentos da residencia urbana cara un traballo periurbano. Para amosar con rotundidade o estado da situación territorial, no que a concentración é un feito, podemos comparar estes valores que a continuación se escriben para o ano 2005:

Concellos	Poboación %	Superficie %	Empresas %
Sete cidades	35,4	3,3	44
Vinte primeiros concellos	70	22,8	56,2

[T22] Táboa 2.2.07. Concentración de Poboación e Empresas.
Fonte: Vence, Xavier. *As Necesidades empresariais de solo produtivo en Galicia 2006-2015*.

A década dos noventa vai supoñer un punto de inflexión no longo proceso de reestruturación industrial que se viña producindo dende 1975. En 1993 datábanse 23 polígonos, sendo 116 os polígonos operativos no 2006. Compre matizar a política seguida neses anos, encamiñada a dotar, por parte da Xunta, de solo industrial á maior parte dos concellos. Tal é así, que na maioría dos casos estamos a falar de micropolígonos que apenas alcanzan as 10 hectáreas, cunha media de 345.000 metros cadrados por polígono. En termos superficiais pasamos de ter 1.800 hectáreas a 4.600 no mesmo período de tempo. Neste tempo tentárase adaptar á realidade construída unha serie de polígonos que emerxeron como Zonas de Industrialización Espontánea (ZIE). As ZIES son áreas de concentración de industrias situadas ao marxe do planeamento, ven porque este non existía ou en caso de aprobarse non recoñecía estas áreas.

⁸⁸ Datos extraídos do estudo dirixido por X. Vence e que leva por título: *As necesidades Empresariais de Solo Productivo en Galicia 2006-2015*. p. 2.76.

Na área urbana da Coruña pódense recoñecer estas zonas en diversos puntos, e máis concretamente nas prolongacións das estradas que dan acceso á cidade.

Si ben, o incremento de solo industrial é un feito, compre adecuar as cifras globais ás cuestións territoriais, netamente á existencia dun corredor norte sur atlántico que abrangue a cidades máis dinámicas de Galicia, e dúas capitais provinciais que están a acaparar o crecemento de cadanseu territorio administrativo. A demanda⁸⁹ de solo produtivo para Galicia abrangue unha forcada de entre 33,6 e 46,4 millóns de metros cadrados segundo as flutuacións do sector. Para a comarca da Coruña a superficie de solo estimada chega entre os 5,8 e 7,8 millóns de metros cadrados, mentres que para Ferrol sería necesario contar entre 1,4 e 1,9 millóns de metros cadrados.

Na data da redacción da tese se están a construír tres áreas industriais novas cara o sector occidental da Coruña, tradicionalmente o que leva o peso da industria dende a política dos polos. O porto exterior, dependente dunha acción político-económica da cidade central; o polígono de Vío, reservado no planeamento urbanístico dende mediados dos anos oitenta e ampliado á súa configuración actual no planeamento xeral do ano 98; e por último o polígono de Morás, froito do plan sectorial de areas industriais patrocinado pola Xunta de Galicia.

2.2.4. O PLAN DE REEQUILIBRIO TERRITORIAL DE GALICIA. 2007-2010.

Ao igual que fixer o goberno franquista na década dos sesenta de tentar distribuír a riqueza entre tódalas rexións de España, e de evitar o crecemento desmedido da capital, corenta anos despois, o goberno democrático da Xunta impulsa un plan con medidas concretas que sumadas ás postas en marcha por actuacións sectoriais, van tentar de corrixir os desequilibrios territoriais agudizados neste período.

Entre os obxectivos específicos do plan están:

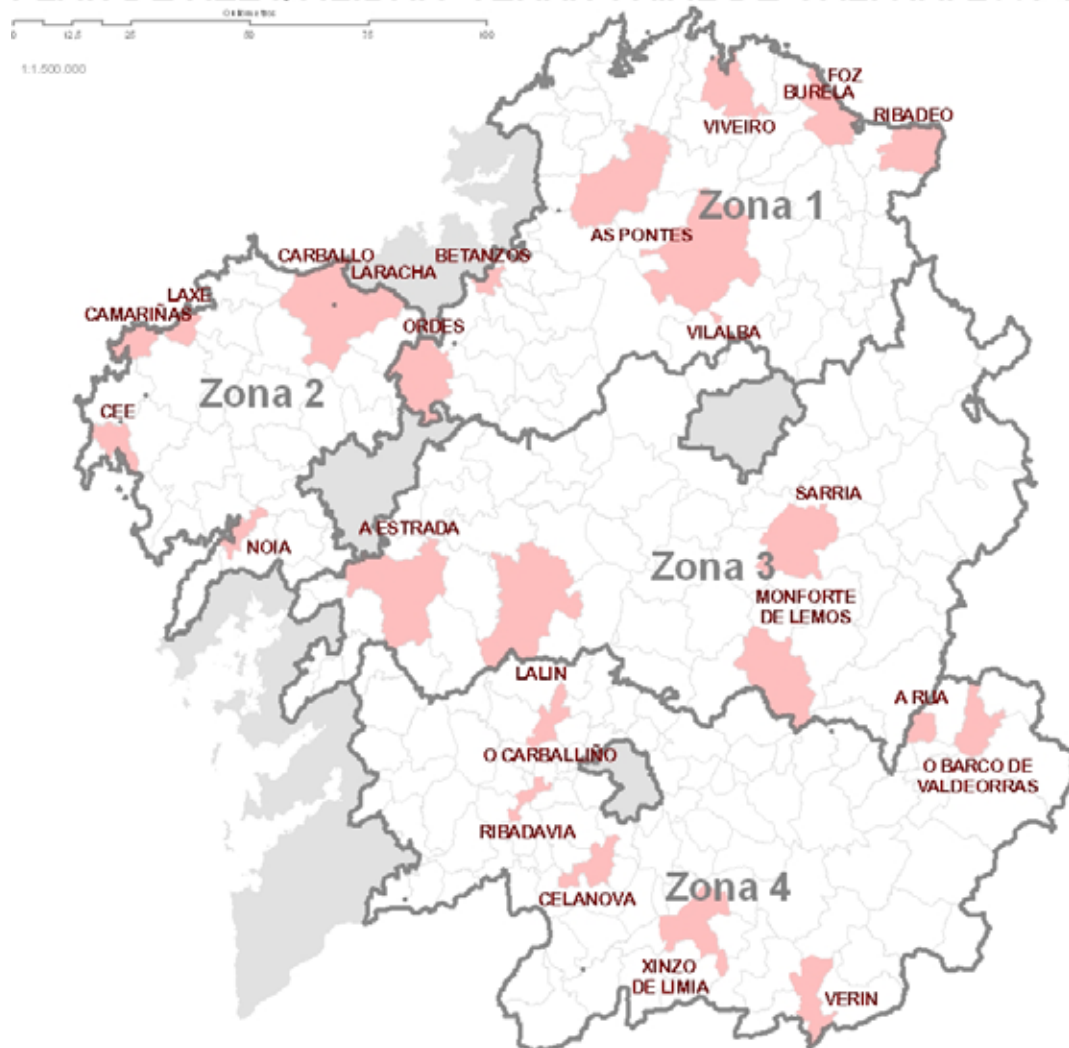
- Planificar, priorizar e coordinar o investimento público en infraestruturas, equipamentos e servizos básicos.
- Impulsar o desenvolvemento económico-empresarial endógeno estimulando a competitividade e a innovación.
- Desenvolver o potencial urbano e produtivo do territorio, harmonizando as esixencias socioeconómicas coas ecolóxicas e culturais.
- Reforzar a cohesión económica e social entre territorios, garantindo uns niveis de calidade de vida equivalentes para o conxunto da poboación.
- Impulsar o progreso acelerado da Galicia menos favorecida nos procesos de desenvolvemento da sociedade e da economía do coñecemento superando a brecha dixital actual.
- Poñer en valor os abundantes recursos naturais e patrimoniais como elemento fundamental do desenvolvemento turístico sostible.

⁸⁹ véxase o estudo encargado pola Xunta de Galicia ao equipo da Universidade de Santiago dirixido por Xavier Vence e que leva por título: As necesidades Empresariais de Solo Productivo en Galicia 2006-2015. p. 10.506.

Entre tódolos puntos, o último entra coma novidade, xa que as cuestións patrimoniais, a sostibilidade e o coidado polo medio ambiente non eran valores en alza na época do “desarrollismo”. Por todo o demais queda reflectido que as intencións veñen sendo as mesmas que nos anteriores plans dinamizadores da economía; neste caso das rexións máis dinámicas cara as que presentan claros índices de estancamento cando non de perda de peso no conxunto de Galicia.

O plan actúa cunha cantidade de 2.672.791.315 € sobre o 88,3% da superficie de Galicia, onde se concentra o 38% da poboación cun total de 1.037.771 habitantes. Ao igual que a modificación da Gran Área de Expansión Industrial do ano 75 na que se establecen un conxunto de cabeceiras comarcais como cabeza de ponte da difusión económica, no PRTG son 25 as vilas que actuarán de “Núcleos Dinamizadores” coa función de fixar a poboación nas súas contornas. A elección destes concellos fíxose por criterios económicos tanto de renda como por capacidade de atracción comercial e laboral. O plan plantexa novas actuacións pero incorpora para si un gran número de propostas sectoriais xa definidas noutros períodos de tempo agrupadas en zonas e ámbitos sectoriais de actuación.

PLAN DE REEQUILIBRIO TERRITORIAL DE GALICIA. 2007-2010



[39] Imaxe 2.2.22. Plan de reequilibrio Territorial.
 Fonte: Plan de Reequilibrio Territorial de Galicia. 2007-2010. Elaboración Propia.



Esquema 2.2.02. Fonte: Plan de Reequilibrio Territorial de Galicia. 2007-2010.

As catro áreas, chamadas Zonas de Reequilibrio, proveñen do Programa de reequilibrio elaborado no ano 2006, e definen catros espazos contiguos, sen referencia algunha ás divisións provinciais. Para cada zona, especialmente para a rexión montañosa oriental, se definen estratexias de dinamización económica diferenciadas en distintos ámbitos sectoriais co seguinte orzamento:

Zona	Importe (€)	%do total	Poboación	Superficie (Qm ²)
1. Lugo Coruña-Norte	600.984.984	22,5%	238.188	5.867
2. A Coruña Occidental	602.668.438	22,5%	237.092	3.227
3. Lugo Coruña-Sur Pontevedra Norte	747.647.888	28%	287.340	8.837
4. Ourense Pontevedra Interior	721.490.005	27%	275.151	8.196
Total	2.672.791.315	100%	1.037.771	26.127

[T23] Táboa 2.2.08. Reparto orzamentario por zonas.
Fonte: Plan de Reequilibrio Territorial. 2007-2010. Elaboración Propia.

Concepto	Investimento	%do total	Euros/Habitante
Infraestructuras Produtivas	830.840.706	31%	801
Medio Ambiente	279.190.691	10%	269
Equipamentos Sociais	327.614.195	12%	316
Medio Rural e Pesca	602.062.611	23%	580
Promoción Económica	633.083.112	24%	610
Total	2.672.791.314	100%	2.576

[T24] Táboa 2.2.09. Reparto orzamentario por ámbitos sectoriais.
Fonte: Plan de Reequilibrio Territorial. 2007-2010. Elaboración Propia.

Dos datos despréndese a confianza no desenvolvemento de infraestructuras para acercar aos mercados máis desenvolvidos as zonas latentes do territorio, incentivando a creación de empresas nos núcleos dinamizadores e posibilitando a desconxestión das áreas urbanas. Sen

embargo, estas intencións contrastan coas investigacións anteriormente expostas do equipo de Xavier Vence⁹⁰ (2006), onde se expoñen as razóns de dotar de maiores infraestruturas empresariais ás áreas urbanas do territorio. Por tanto; a política territorial que presentan os poderes autonómicos⁹¹, si ben reflexa a realidade actual, define un modelo ambiguo no que a cuestión dos ámbitos rurais está sen definir.

Nos seguintes esquemas amosan unha relación das propostas máis salientables divididas por zonas e ámbitos sectoriais:

ZONA 1: LUGO CORUÑA-NORTE

ESTRATEGIA DE DINAMIZACIÓN

- Estructurar a Mariña Lucense no continuo Viveiro-Burela-Foz-Ribadeo.
- Conectar a Rexión Urbana da Coruña-Ferrol Con Lugo polo corredor As Pontes-Vilalba, conectado o cantábrico coa meseta.
- Ampliar o eixe atlántico máis aló da autoestrada dinamizando a zona de Ordes-Betanzos.

ACTUACIÓN DE REEQUILIBRIO E POSTA EN VALOR

INFRAESTRUTURAS PRODUCTIVAS

- VAC⁹² da Costa Norte (Ferrol-San Cibrao coas variantes de Ortigueira e Viveiro e a conexión de Espasante a O Barqueiro).
- Autovía Ferrol-Vilalba

MEDIO AMBIENTE

- Centro de Interpretación no Parque natural das fragas do Eume.
- EDARs⁹³ e ampliación da rede de saneamento.
- Plan de fomento de iniciativas ambientais nas vilas.

EQUIPAMENTOS SOCIAIS

- Agrupación de Aloxamentos piloto para mozos e maiores.
- Centro de saúde mental (menores).
- Residencia para maiores.
- Completar o equipamento social, educativo e sanitario.

MEDIO RURAL EL PESCA

- Reforzamento da base produtiva agrogandeira.
- Posta en valor da superficie forestal.
- Dotacións e instalacións para usos pesqueiros nos portos.

PROMOCIÓN ECONÓMICA

- Parque estratéxico de Begonte.
- Parque empresarial de As Pontes (Penapurreira II e III fase).
- Parque empresarial de Viveiro.

⁹⁰ As necesidades empresariais de solo productivo en Galicia. 2006-2015. Xunta de Galicia, 2007.

⁹¹ Principalmente nas DOT pero tamén neutros instrumentos de actuación sectorial.

⁹² VAC: vía de alta capacidade. Anteriormente denominada Vía Rápida. Son estradas de dous carrís con amplo beiravía pero que presentan a particularidade de non atravesar núcleos de poboación nin teñen construcións adosadas ao longo do seu percorrido.

⁹³ EDAR: estación depuradora de augas residuais.

ZONA 2: A CORUÑA OCCIDENTAL

ESTRATEGIA DE DINAMIZACIÓN

- Estructurar a espiña central comunicando Cee e Carballo cunha vía de altas prestacións.
- A Laracha como rótula de contacto entre A Costa da Morte e A Coruña.
- Dinamizar os núcleos da costa concentrando esforzos en Laxe, Camariñas e Cee.
- Potenciar o núcleo de Noia no corredor da ría de Muros como conector entre aquela e a área de Santiago.

ACTUACIÓN DE REEQUILIBRIO E POSTA EN VALOR

INFRAESTRUTURAS PRODUCTIVAS

- VAC Carballo-Cee.
- VAC Brión-Noia.
- Variante de Noia.
- Conexión Noia-Serra de Outes.
- Acceso porto de Brens-Cee.

MEDIO AMBIENTE

- Núcleo piloto de sostibilidade en Muros.
- Plan de fomento de accións ambientais nas vilas de: Carballo, A Laracha, Noia e Santa Comba.
- EDARs de Camariñas, Fisterra Malpica, Ponteceso e Santa Comba.

EQUIPAMENTOS SOCIAIS

- Residencia para maiores.
- Centros multiculturais.
- Parque do megalitismo na Costa da Morte.

MEDIO RURAL EL PESCA

- Apoio á diversificación de actividades e o desenvolvemento local.
- Posta en valor da superficie forestal.
- Presentación de servizos básicos.
- Mellora das instalacións pesqueiras.

PROMOCIÓN ECONÓMICA

- Parque empresarial de Vimianzo.
- Parque empresarial de Carballo.

ZONA 3: A CORUÑA SUR – PONTEVEDRA INTERIOR - LUGO

ESTRATEGIA DE DINAMIZACIÓN

- Corredor Lugo-Sarria-Monforte.
- Fomento do turismo nos LICs⁹⁴ do Courel e a Fonsagrada.
- Potenciación dos núcleos de A Estrada e Lalín en relación á autoestrada Santiago-Ourense.
- Apoio ao corredor Arzúa-Melide dentro do marco da construción da autovía Santiago-Lugo (A-54).

ACTUACIÓN DE REEQUILIBRIO E POSTA EN VALOR

INFRAESTRUTURAS PRODUCTIVAS

- VAC Nabela-Sarria-Monforte.
- Estrada Baleira-Meira.
- Acceso ao porto seco de Monforte.
- Estrada A Fonsagrada-Asturias.

MEDIO AMBIENTE

- Estación biolóxica no Courel.
- Plans de fomento de accións ambientais.
- EDARs de Arzúa e os núcleos do interior de Lugo.

EQUIPAMENTOS SOCIAIS

- Residencias para maiores.
- Unidade de primeira acollida de menores.
- Mellora e ampliación do equipamento sanitario e educativo.

MEDIO RURAL EL PESCA

- Potenciar a renovación xeracional.
- Reforzar a base produtiva agrogandeira.
- Apoio á diversificación de actividades e desenvolvemento local.

PROMOCIÓN ECONÓMICA

- Porto seco de Monforte.
- Área Loxística de A Reigosa.
- Cidade do Moble na Estrada.

⁹⁴ LIC: Lugar de Interés Cultural. Lei 8/95 De patrimonio de Galicia.

ZONA 4: OURENSE – PONTEVEDRA INTERIOR SUR.

ESTRATEGIA DE DINAMIZACIÓN

- Fortalecer os espazos de oportunidade no corredor Vigo-Ourense, netamente o espazo Salvaterra-As Neves dentro da Plataforma PLISAN como área desconxestionadora da metrópole das Rías Baixas.
- Nova vías de conexión A-52 entre Ribadavia e o Carballiño.
- Celanova e Xinzo de Limia como espazos de interconexión transfonteira.

ACTUACIÓN DE REEQUILIBRIO E POSTA EN VALOR

INFRAESTRUTURAS PRODUCTIVAS

- Autoestrada AG-53 Dozón-Ourense para unir a capital provincial con Santiago.
- Eixo de Comunicación A-52 coa fronteira portuguesa.
- Potenciación da A-76 Ourense Ponferrada.

MEDIO AMBIENTE

- Plan de desenvolvemento sostible do parque natural do Xurés.
- Parque medioambiental de Carballada.

EQUIPAMENTOS SOCIAIS

- Centro de dependentes.
- Centros multiculturais.
- Parque arqueolóxico de Campo Lameiro.
- Recuperación do castro de Lás.

MEDIO RURAL EL PESCA

- Reforzo da base produtiva agrogandeira con especial atención á viticultura e o cultivo da pataca.
- Valorización da superficie forestal e da biomasa.
- Apoio á diversificación de actividades.

PROMOCIÓN ECONÓMICA

- PLISAN⁹⁵
- Melloras de subministro enerxético.
- Solo empresarial en O carballiño, Ribadavía, Xinzo e Verín.

Mediante accións concretas, vexáse: estratexias dinamizadoras, enfoque sectorial, políticas transversais territoriais e implicación de tódolos axentes⁹⁶; o PRTG pretendía a redistribución da riqueza e servir de atracción para a poboación. Sen embargo, as mostras visibles do plan van encamiñadas a rematar os grandes eixes infraestruturais vistos dende a perspectiva das áreas máis urbanizadas e facilitar a distribucións dos bens e servizos que estas ofrecen. O plan lembraba as antigas ZUD, ZID, e ZPE no que se refire a fracción temporal curta que manexa para controlar a inversión, pero ao contrario que aquelas, ía dirixido ao conxunto do territorio cunha visión sectorial.

⁹⁵ PLISAN: Plataforma Loxística Industrial Salvaterra de Miño-As Neves. Tamén chamado Porto Seco de Vigo. O TSXG ven de anular parte do Proxecto Sectorial que superpoñía a súa delimitación sobre solo rústico especialmente protexido forestal.

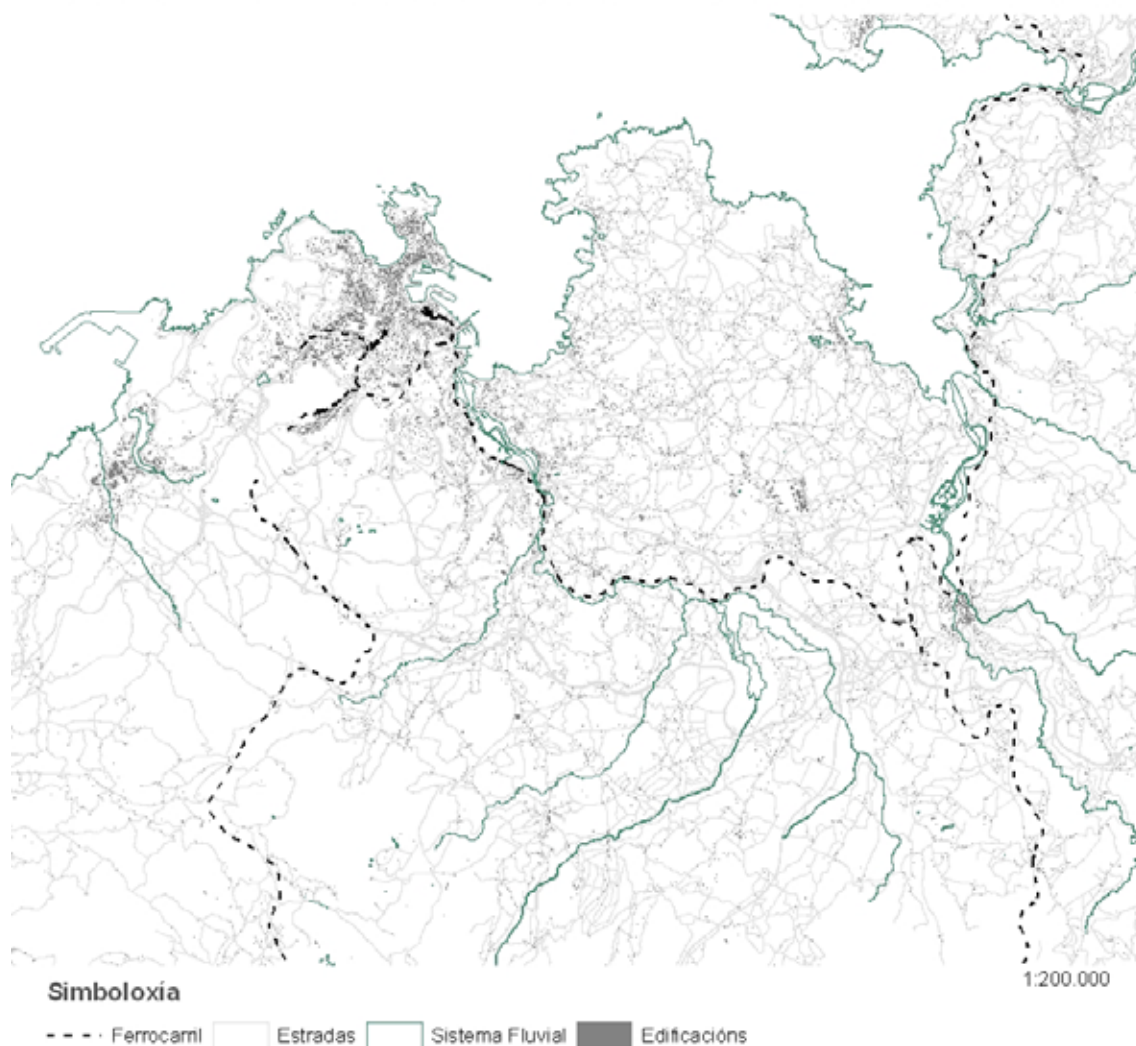
⁹⁶ Palabras usadas no plan con significados imprecisos.

2.3. ESTUDO COMPARADO DA ÁREA URBANA NO ESPAZO FUNCIONAL.

No principio do apartado anterior víamos, mediante unha serie de indicadores, as particularidades da rexión urbana da Coruña-Ferrol dentro do contexto galego enunciado no apartado 2.1.

Nesa realidade, a rexión urbana caracterizábase por ter dúas cidades que mantiñan un gran número de habitantes respecto ao total pero que ían perdendo peso poboacional con respecto as súas respectivas áreas de influencia no transcurso das dúas últimas décadas. Deste xeito se ían conformar as áreas rururbanas⁹⁷ vinculadas estreitamente a cadansúa cidade.

PLANO GUÍA DA ÁREA URBANA DA CORUÑA



[40] Imaxe 2.3.1. Área Urbana da Coruña.
Fonte: Capas 5.000 Xunta de Galicia. Elaboración Propia

Nos capítulos posteriores habémonos centrar na área urbana da Coruña para estudar o crecemento poboacional e as súas consecuencias a nivel de mobilidade. En primeiro lugar estudaremos o papel fundamental do sistema de camiños como primeiro elemento colonizador do territorio para o cal terémonos que remontar ao estudo particularizado das vías incluídas no

⁹⁷ Precado Ledo, Andrés (Dir.); A Coruña. Metrópoli Regional. Fundación Caixa Galicia, 1990.456 páx.

Plan General de Carreteras del Estado de 1860⁹⁸ (Dalda, 1992). En segundo lugar, atenderemos a crecemento en cada un dos concellos por dúas razóns: a especialización funcional e o estudo analítico que virá acompañado dun traballo persoal sobre os modelos de crecemento implantados. Finalmente, pasaremos a estudar o sistema de transporte tanto público coma privado nos dous frontes abertos: a cidade rectora e a súa área urbana.

Pasamos a facer unha lectura agregada dos datos, para non perder a visión global do estudo. Nace así o seguinte apartado co ánimo de servir de bisagra cara o estudo nos seguintes capítulos temáticos.

2.3.1. INDICADORES ESTRATÉXICOS NA FORMACIÓN DA ÁREA URBANA CORUÑESA.

Para as análises utilizáronse datos do INE⁹⁹ e do IGE¹⁰⁰ de varios anos con cartografía cedida polo INE agás as delimitacións das entidades singulares que foron elaborada *ex profeso* para este traballo. O enfoque estará dirixido aos tres indicadores que víamos no apartado anterior; poboación, vivenda e turismo. E para cada un deste irémonos acercando coas delimitacións anteriores.

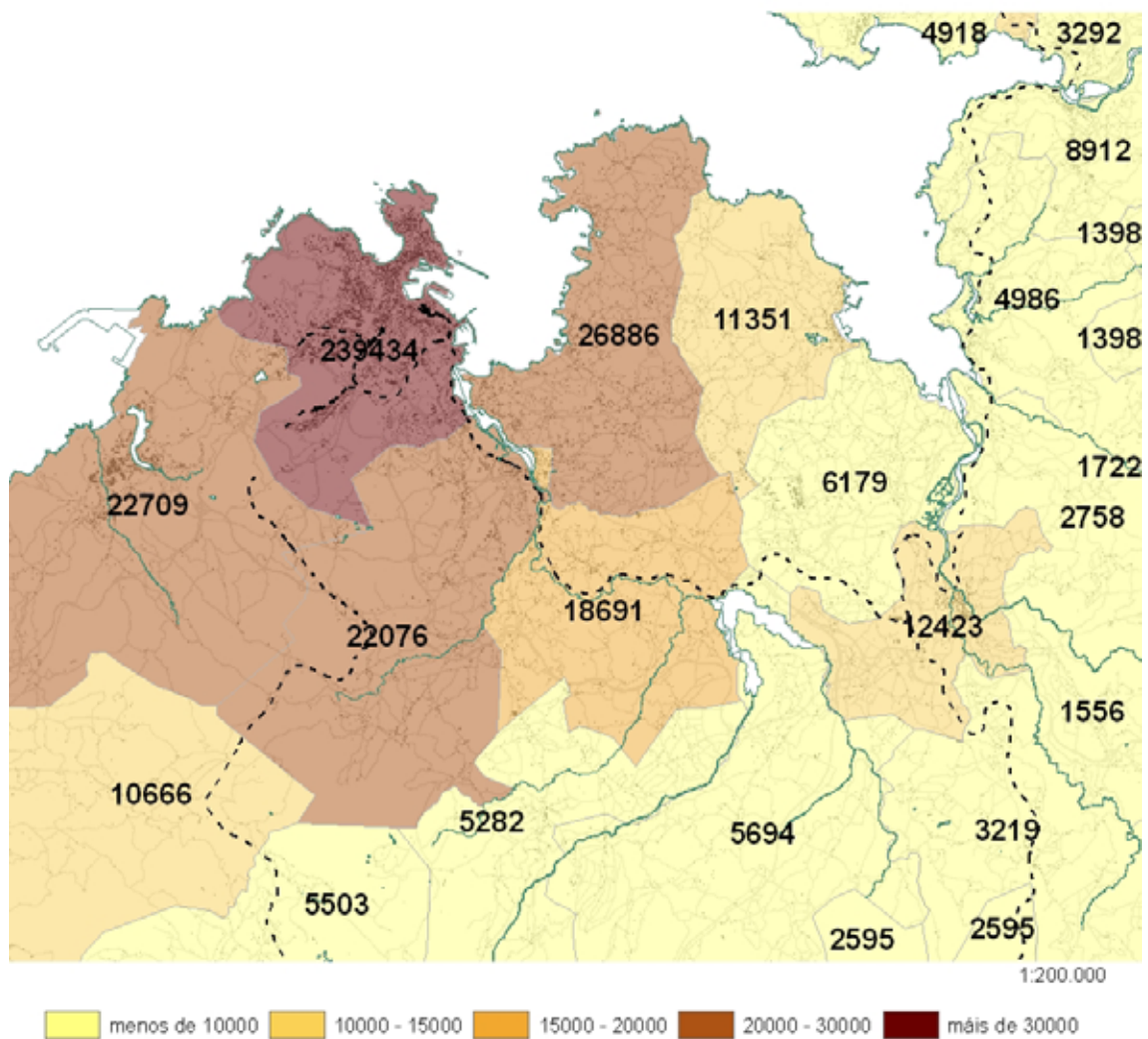
Así definiremos as zonas de maior complexidade da área estudada. Áreas que han marcar os puntos de máximo interese, non só polo seu drástico cambio morfolóxico sufrido en apenas cincuenta anos, senón tamén porque sinala zonas de posible centralidade para o estudo do transporte.

⁹⁸ Recomendamos especialmente a lectura do capítulo II, apartado segundo; *La Dimensión Territorial de los Planes de Carreteras (1860-1901)*, de la tesis no publicada del profesor Dalda Escudero, onde fai un minucioso percorrido polos distintos plans de estradas que se realizaron ao longo da segunda metade do século XIX. O Profesor Dalda diferencia catro etapas segundo as acutacións feitas; así temos unha primeira etapa de gran cantidade de traballo de 1857 ata 1877, ano en que entra en marcha a lexislación de obras públicas con gran cantidade de disposicións sobre os camiños estatais. A terceira etapa ven marcada pola incorporación dos camiños veciñais dende 1901, e finalmente unha derradeira etapa a partir de 1925 que se caracterizará pola execución da rede local polas deputacións.

⁹⁹ INE: Instituto Nacional de Estadística.

¹⁰⁰ IGE: Instituto Galego de Estatística.

CONCELLOS. POBOACION. 2001

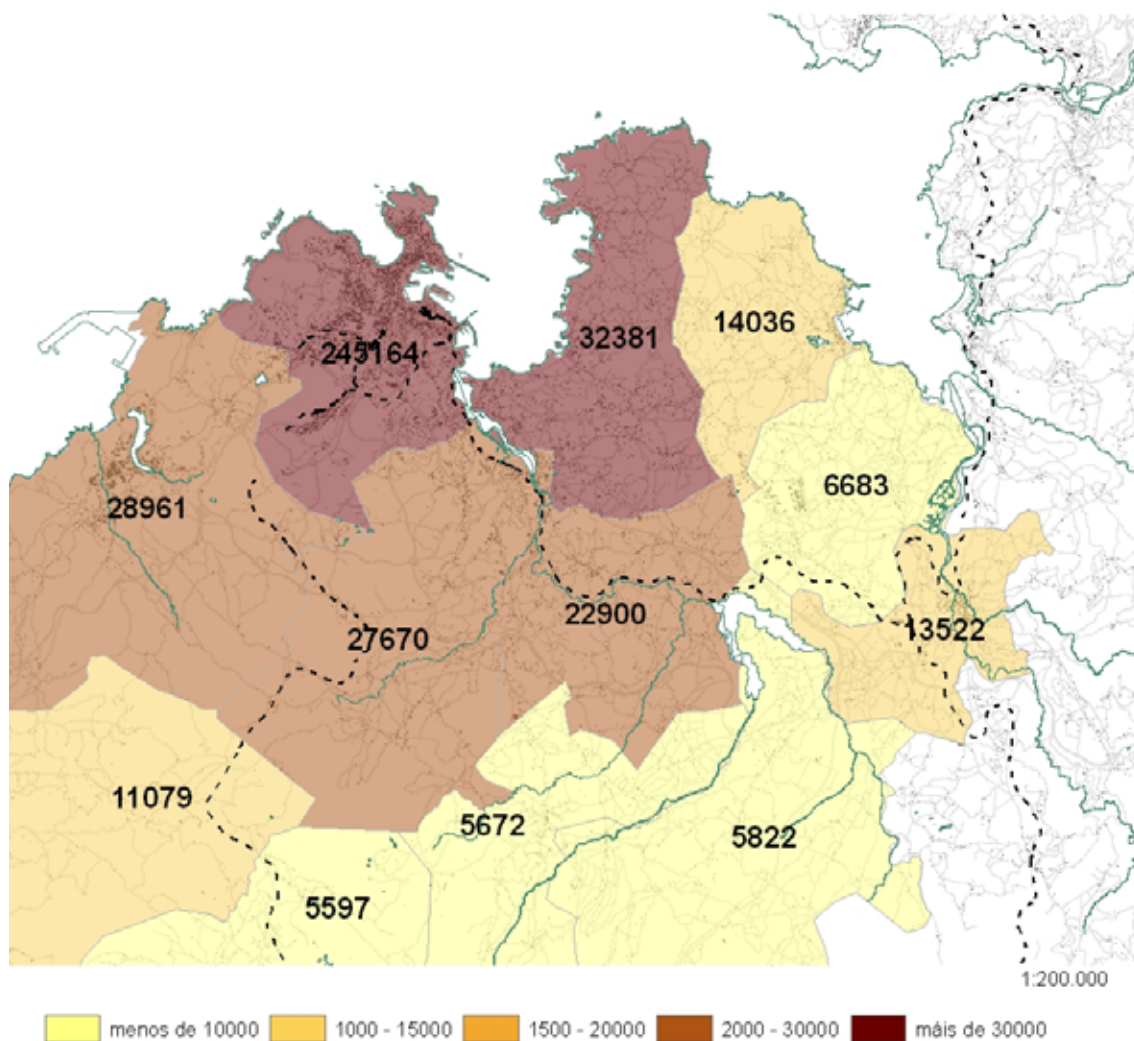


[41] Imaxe 2.3.2. Concellos. Poboación 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

Para comezar, a imaxe 2.3.2 vai representar dun xeito moi esquemático, o funcionamento poboacional da área urbana, no que existe un núcleo principal delimitado por concellos puxantes que sobresaen do resto de concellos máis afastados polo número de habitantes, si ben a composición destes varía dentro de cada concello.

Esta imaxe ten sentido a escala de país, incluso a niveis estatais, máis como veremos de seguido, a realidade urbana será sensiblemente diferente. Non obstante, coma primeira aproximación xa quedou suficientemente validada no apartado 2.1 para demostrar a capacidade xeradora de cidade (Aldrey, 2006).

CONCELLOS. POBOACION. 2008

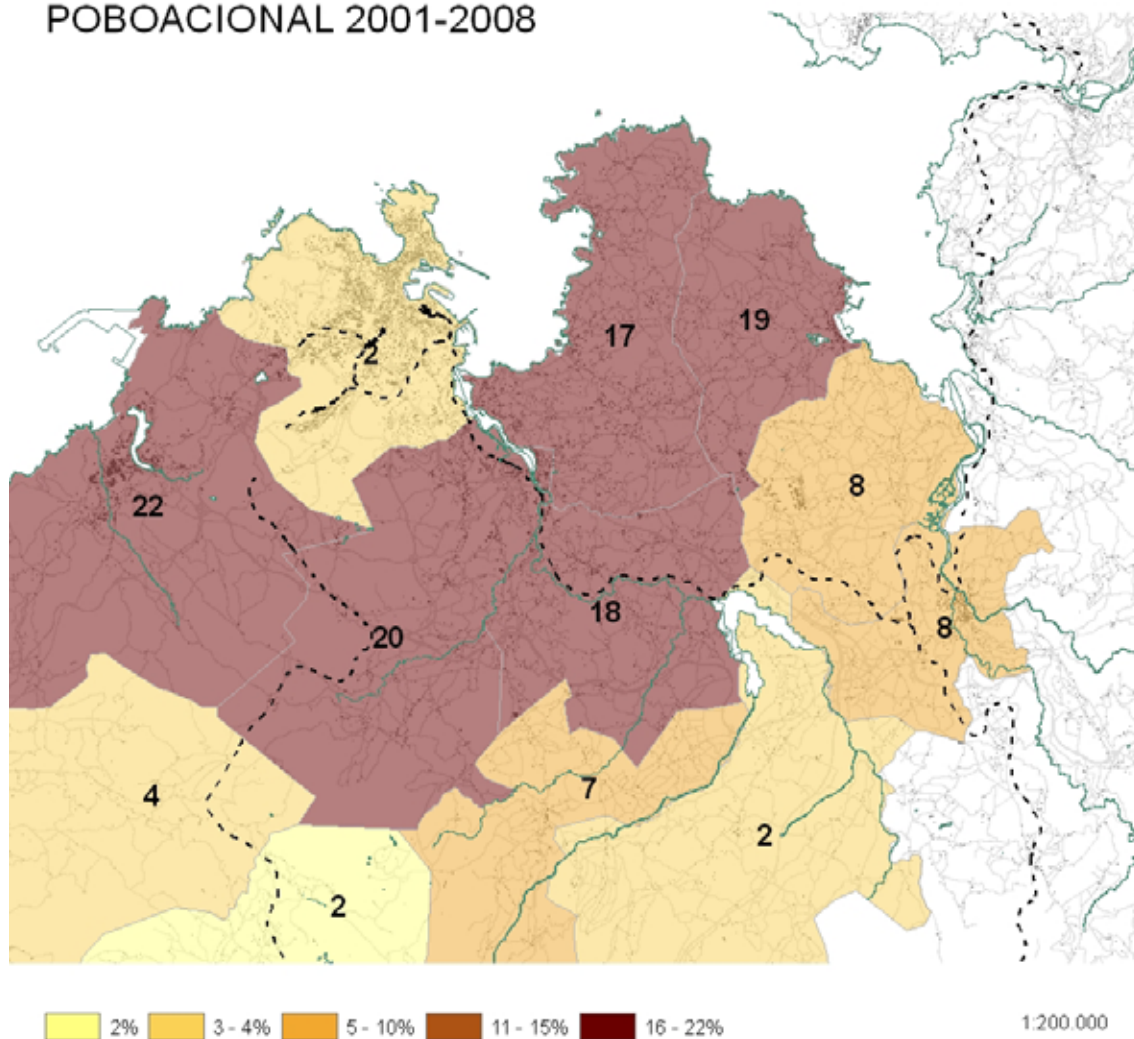


[42] Imaxe 2.3.3. Concellos. Poboación 2008.
Fonte: INE. Elaboración propia

No período de sete anos debemos salientar a incorporación do concello de Cambre que superou a barreira das vinte mil persoas, e o aumento constante de poboación no resto de concellos, que como víramos no apartado 2.2 fan desta área a máis puxante de toda Galicia. Neste caso o tamaño do concello reitor (Aldrey, 2005), que ten relación directa coas distancias a percorrer, facilitaron este espallamento dende moi cedo (sen chegar ao caso excepcional de Narón na comarca de Ferrolterra), empuxado polas políticas económicas dos anos sesenta, que inda cun claro sentido sectorial, conformouse como único plan territorial a escala supramunicipal.

Destacan tamén, a pequena ganancia de poboación no mesmo concello da Coruña, cunha liña de crecemento cara os límites do termo municipal e o sostido aumento de Oleiros que sobresaíra dos trinta mil habitantes.

CONCELLOS. PORCENTAXE DE AUMENTO POBOACIONAL 2001-2008

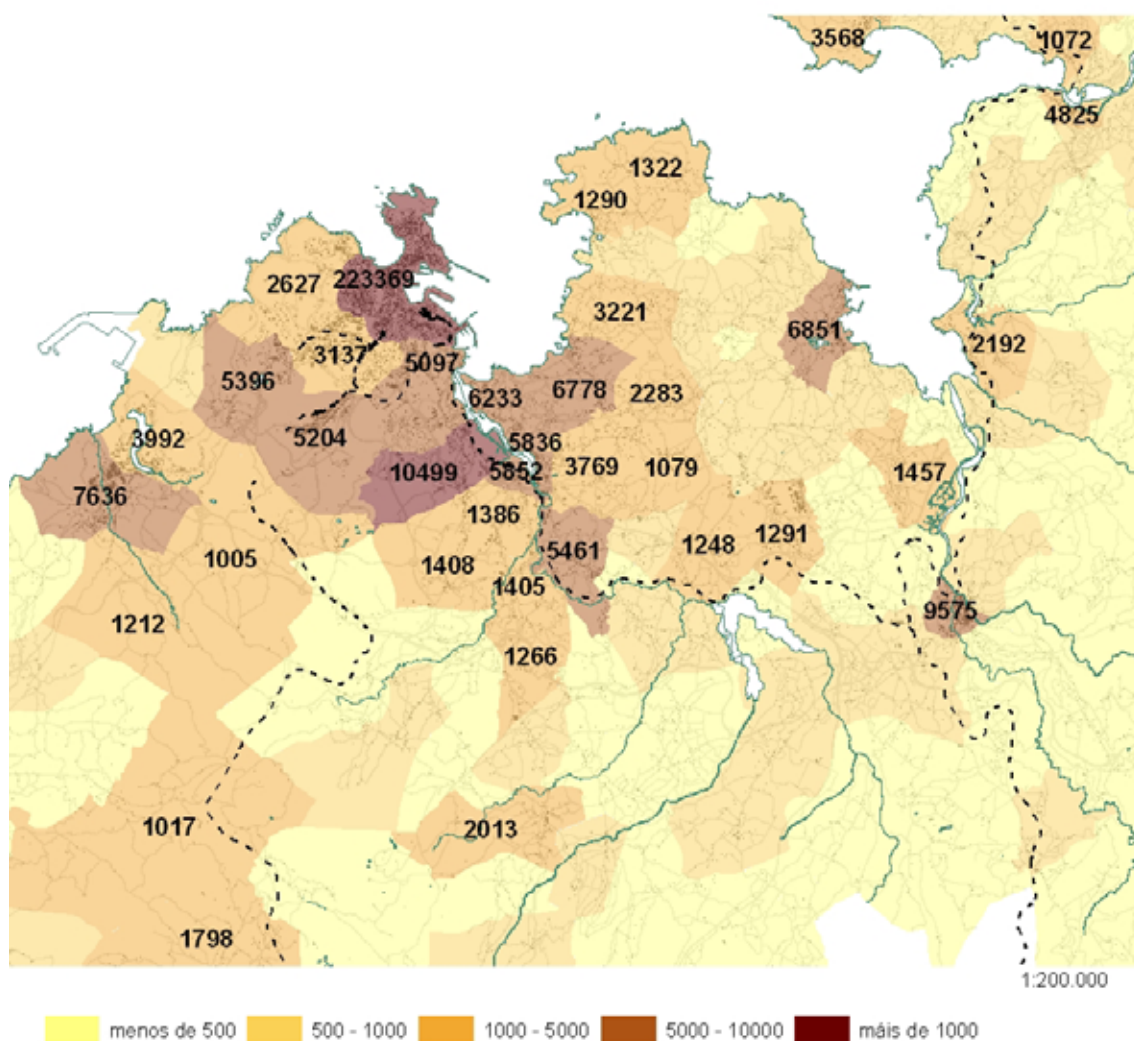


[43] Imaxe 2.3.4. Concellos. Porcentaxe de Aumento Poboacional 2001-2008.
Fonte: INE. Elaboración propia

Na imaxe 2.3.4 vemos o espectacular incremento poboacional en tan só sete anos, cunha primeira coroa formada por Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros á que temos que sumar o concello de Sada con menor poboación pero con valores porcentuais, en termos relativos, comparables.

Mentres tanto, o municipio da Coruña medra a un ritmo, que en valores absolutos, son parecidos aos dos concellos limítrofes, resistindo a marcha de efectivos. Neste sentido, marca unha excepción na tónica xeral no desprazamento de habitantes que acontece na maioría das cidades europeas. Porén, se analizamos os datos censuais de 1991 veremos que a poboación da Coruña achegábase preto dos 252.000 habitantes, polo que debemos matizar e dicir que o cambio de inflexión produciuse na década dos noventa segundo reflicte a revisión do PXOM (Martínez, 1995).

PARROQUIAS. POBOACION. 2001

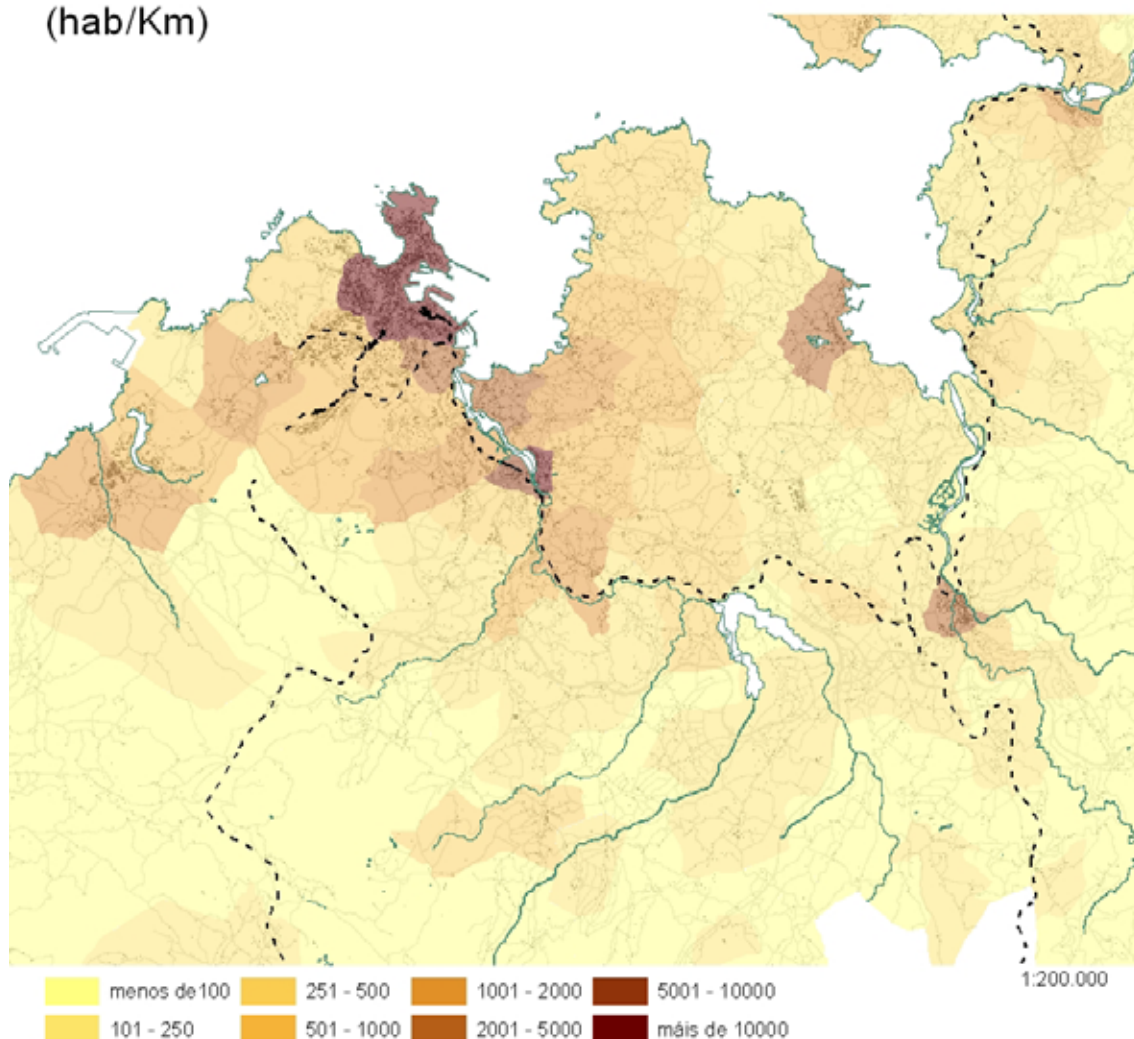


[44] Imaxe 2.3.5. Parroquias. Poboación 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

O nivel de desagregado parroquial (entidade colectiva segundo o INE) vai dar a suficiente información para caracterizar a área urbana nas súas diversas zonas, coincidindo cos estudos de Dalda, Docampo e Harguindey (2005),

Dispónse unha coroa de cinco ou seis quilómetros de longo afastada da cidade central dous quilómetros e que vai acaparan a maior cantidade de poboación (Martínez, 2008). Temos rexistrada a primeiro condicionante no crecemento dos concellos limítrofes; lonxe de favorecer un crecemento ao redor dun núcleo central, van aproveitar o efecto límite para incorporar neses solos as maiores edificabilidades, apoiadas netamente nas estradas de entrada á cidade. As parroquias de Sada e Betanzos concentran a poboación de cadanseu concello e Arteixo medra de xeito autónomo apoiado no polígono industrial de Sabón con vivenda de baixa calidade.

PARROQUIAS. DENSIDADE POBOACIONAL. 2001 (hab/Km)

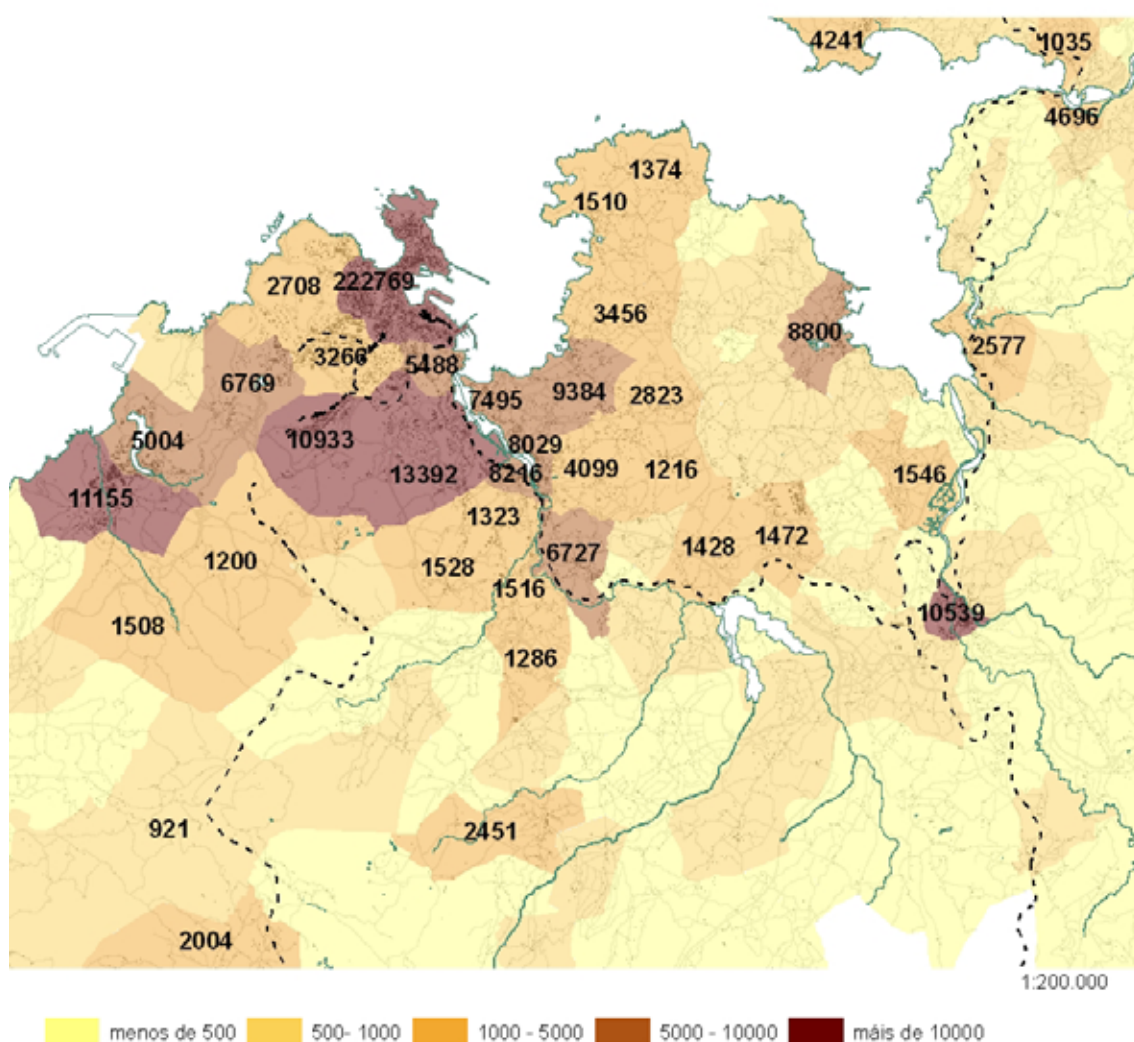


[45] Imaxe 2.3.6. Parroquias. Densidade Poboacional 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

N imaxe 2.3.6. de densidades, sobresaen, aparte dos núcleos históricos de Sada, Betanzos e Coruña, o conxunto O Temple-O Burgo no fondo da ría, seguido de Perillo e Liáns no termo municipal de Oleiros, Rutis no de Culleredo, sendo o continuo Pastoriza, Oseiro, Arteixo a saída polo occidente.

A densidade poboacional vai decrecendo a medida que nos afastamos da cidade tradicional, agás nos pequenos incrementos que se atopan nas concentracións de Cerceda e Carral, e nos están a falar de diversas maneiras de asentamento segundo o lugar elixido. Así temos que gran parte dos concellos de Arteixo e Culleredo aínda amosan unha faciana moi rural, completada neste caso cos concellos de Bergondo, Abegondo e Carral practicamente no total superficial. Finalmente, Sada e Oleiros están definitivamente incorporados ao proceso urbanizador por todo o seu territorio sendo moito máis notorio neste segundo concello.

PARROQUIAS. POBOACION. 2008

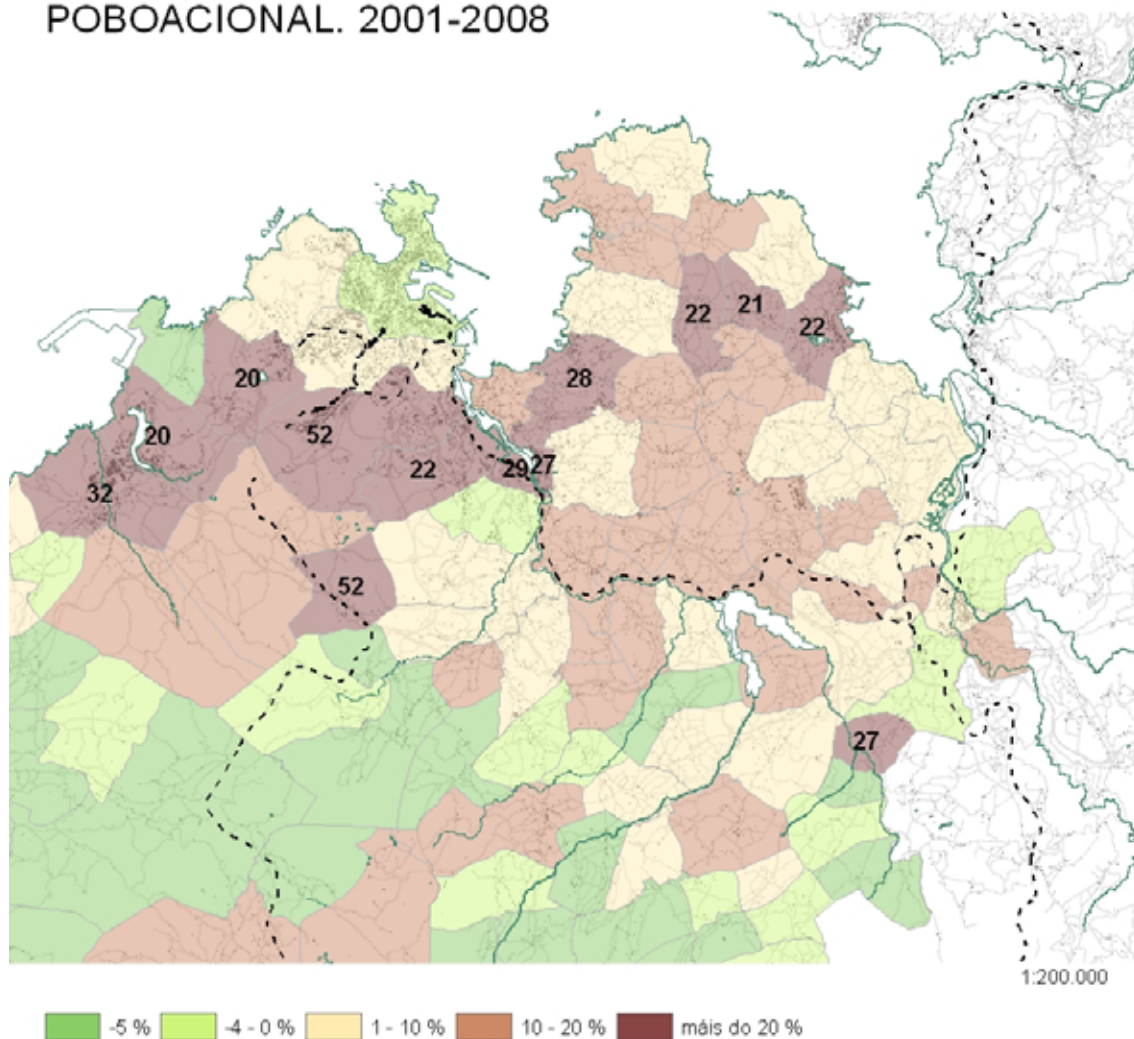


[46] Imaxe 2.3.7. Parroquias. Poboación 2008.
Fonte: INE. Elaboración propia

Na imaxe 2.3.7 pódese ver que o aumento poboacional continúa a centrarse nas parroquias máis próximas á Coruña dos concellos máis pretos, e mesmo en parroquias do concello da Coruña en plena competencia cos municipios limítrofes.

Neste tempo, ningún concello aprobou un novo documento de planeamento xeral, polo que seguen vixentes as normas que marcaron os seus documentos urbanísticos, coa conseguinte densificación das parroquias xa estudadas; Pastoriza, Oseiro, Arteixo, Rutis, O Burgo, O Temple, Cambre, Perillo e Liáns. Dentro do concello da Coruña nótase este incremento na parroquia de Elviña coa construción da urbanización Novo Mesoiro e a densificación dos núcleos de o Martinente, Mesoiro e Feáns e o remate da urbanización Breogán iniciada a finais da década dos setenta do século XX.

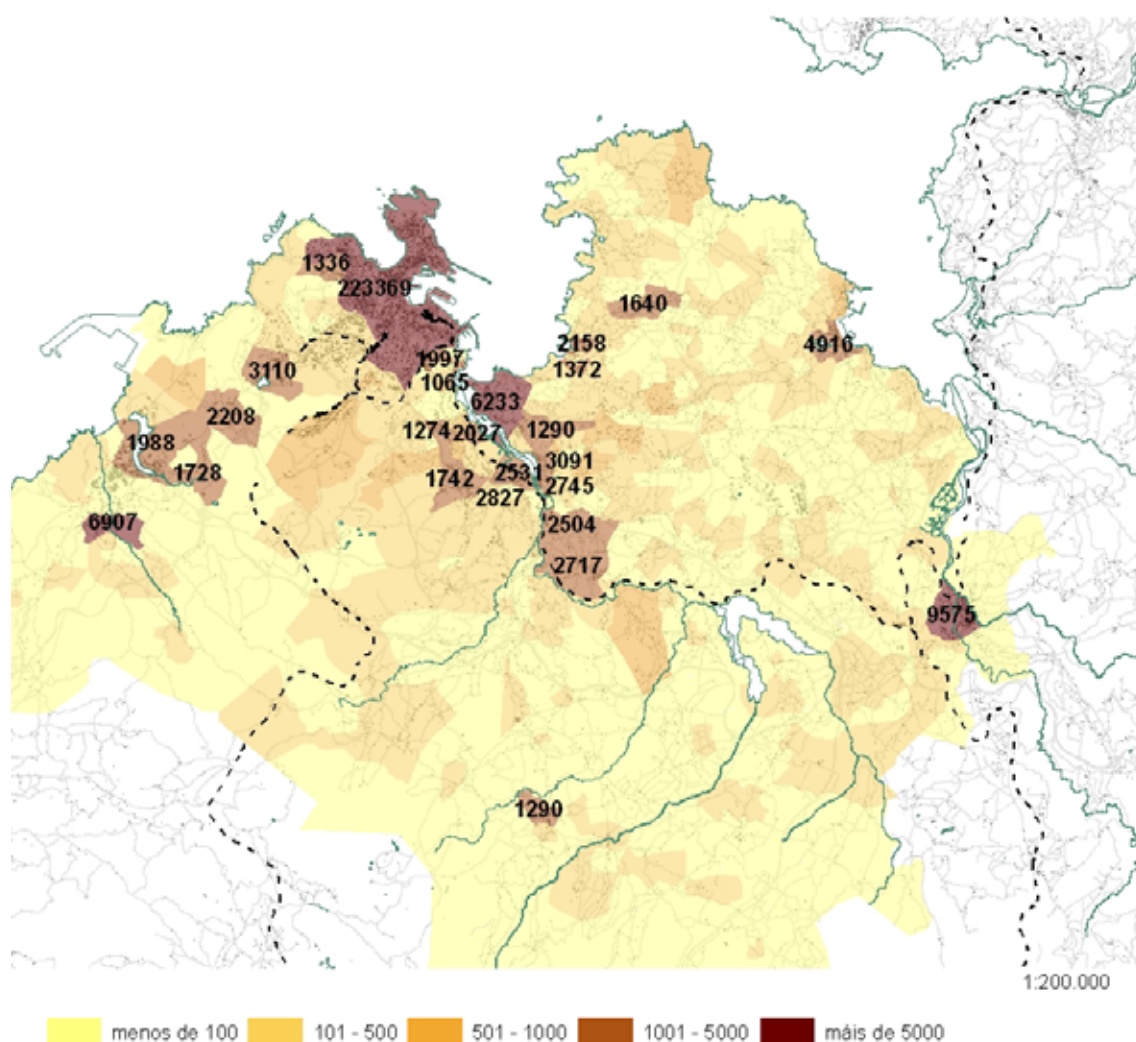
PARROQUIAS. PORCENTAXE DE AUMENTO POBOACIONAL. 2001-2008



[47] Imaxe 2.3.8. Parroquias. Porcentaxe de Aumento Poboacional.
 Fonte: INE. Elaboración propia

Esta é a primeira mostra (imaxe 2.3.8) da diversidade que nos atopamos na área urbana. En primeiro lugar o feble decrecemento da cidade da Coruña en favor da parroquia de Elviña, ás aforas do núcleo central, apoiada no crecemento da estrada provincial DP-0512. En segundo lugar o decrecemento das parroquias máis afastadas con abundantes excepcións apoiadas nas capitais municipais (Abegondo, Paleo, Cerceda) e en reparcelacións de montes (As Encrobas en Cerceda)e Limiñón en Abegondo). En terceiro lugar o forte incremento de máis do vinte por cento nas parroquias con maior accesibilidade apoiado nas estradas de saída da cidade, incremento que se dará tanto por densificación dos núcleos iniciais como dos marxes das beirarrúas e por actuacións urbanísticas en desenvolvemento dos planeamentos superiores. Nótese a baixada das parroquias de Suevos (actuacións portuarias de escala rexional) e de Almeiras en Culleredo (actuación do plan director do aeroporto e polígonos industriais de Alvedro en solo urbano e SUNP-9 en solo urbanizable).

ENTIDADE SINGULAR. POBOACION. ANO 2001

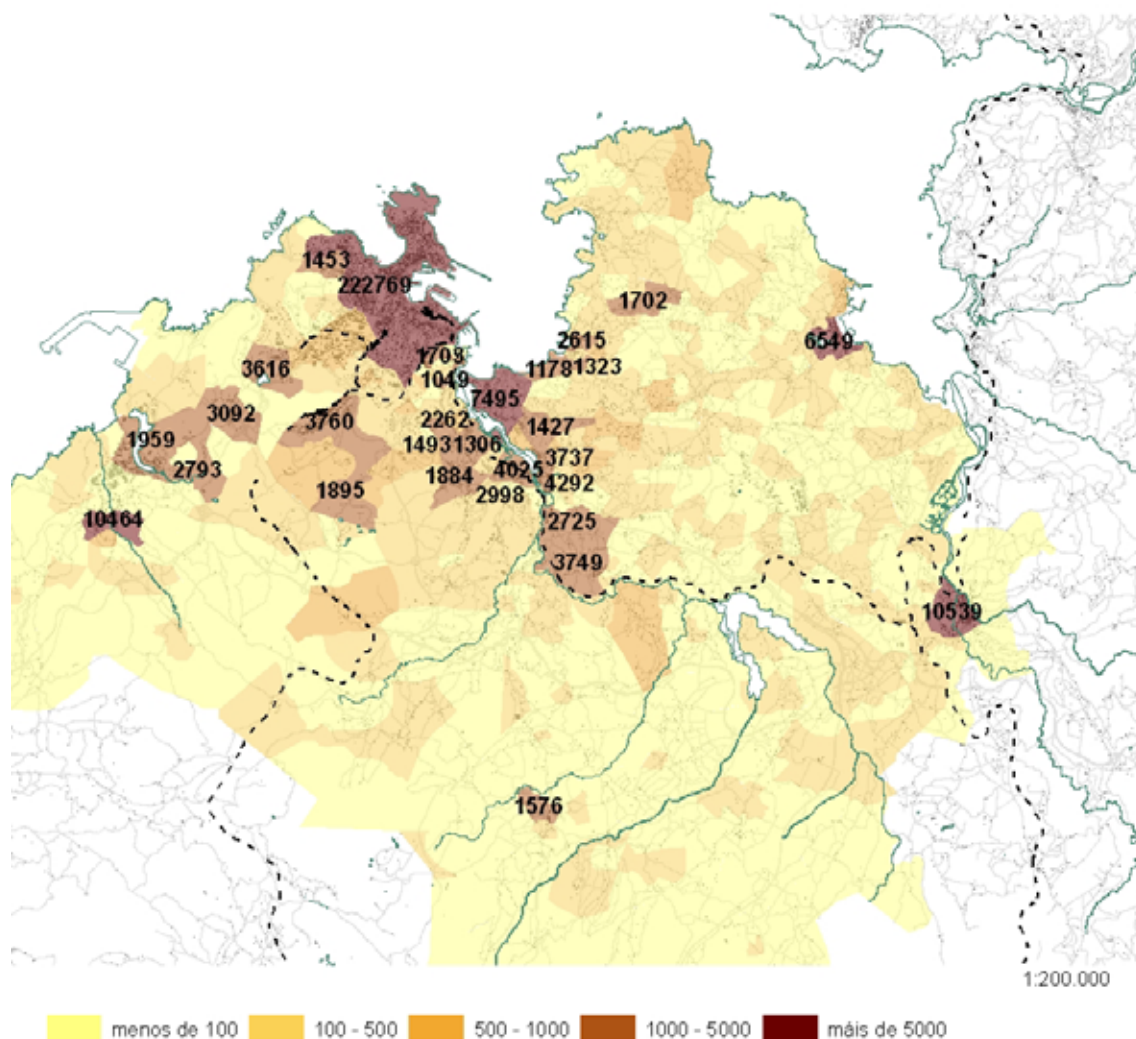


[48] Imaxe 2.3.9. Entidades Singulares. Poboación Ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

As entidades singulares¹⁰¹ son os núcleos nos que se desagregan cada entidade colectiva ou parroquia. Para este traballo, afondamos neste punto, na procura de definir polo miúdo a realidade poboacional da área urbana. Esta ven definida nitidamente pola concentración poboacional ao redor dos corredores de entrada á cidade e apoiada no crecemento dos núcleos principais municipais, no que os concellos de Bergondo e Abegondo deixan de ter representación na imaxe 2.3.9. Interesa destacar os núcleos de Santa Cruz e a urbanización Rialta, empezada na década dos sesenta do século XX como lugar de concentración fora do limítrofe Perillo no concello de Oleiros caracterizado por unha grande dispersión das actuacións urbanísticas coma teremos oportunidade de comprobar.

¹⁰¹ Elaboradas polo autor da tese para as análises da tese. Pódese ver unha imaxe das entidades singulares (núcleos) no apéndice deste mesmo traballo.

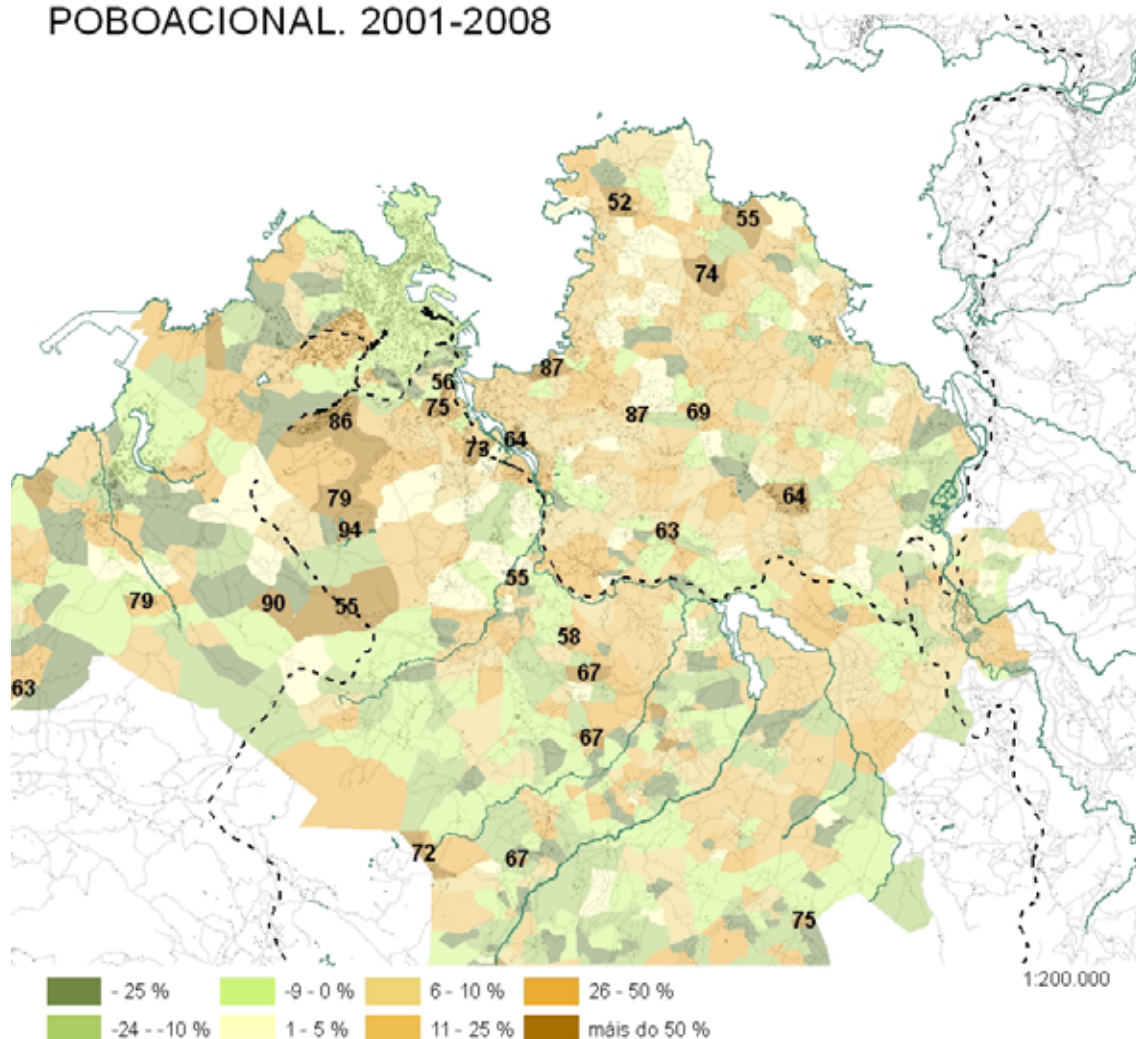
ENTIDADE SINGULAR. POBOACION. ANO 2008



[49] Imaxe 2.3.10. Entidades Singulares. Poboación Ano 2008.
Fonte: INE. Elaboración propia

Na imaxe 2.3.10. apreciamos novos datos que subliñan as notas anteriores, estes son; o incremento poboacional en tódolos núcleos anteriormente sinalados e a aparición dunha nova ruta apoiada na DP-0512 ata Uxes (carretera provincial del Espino a Morás) e que pasa pola parroquia de Elviña. Deste vial, onde se localizou o polígono de Po.co.ma.co. nos anos setenta, han colgar urbanizacións dos tres concellos implicados (Coruña, Culleredo e Arteixo) cunhas deficientes seccións de viais. Os núcleos tradicionais de Mesoiro, Feáns e Uxes verán transformar tamén a súa planta orixinal e soportarán un tráfico de paso que non estaba concibido nin para o que están preparados, influíndo directamente na calidade de vida dos seus moradores. O resto dos corredores tamén se verán afectados polo incremento ao seu carón dos efectivos poboacionais, neste caso con actuacións de melloras para adaptar o volume de tráfico soportado.

ENTIDADE SINGULAR. PORCENTAXE DE AUMENTO POBOACIONAL. 2001-2008

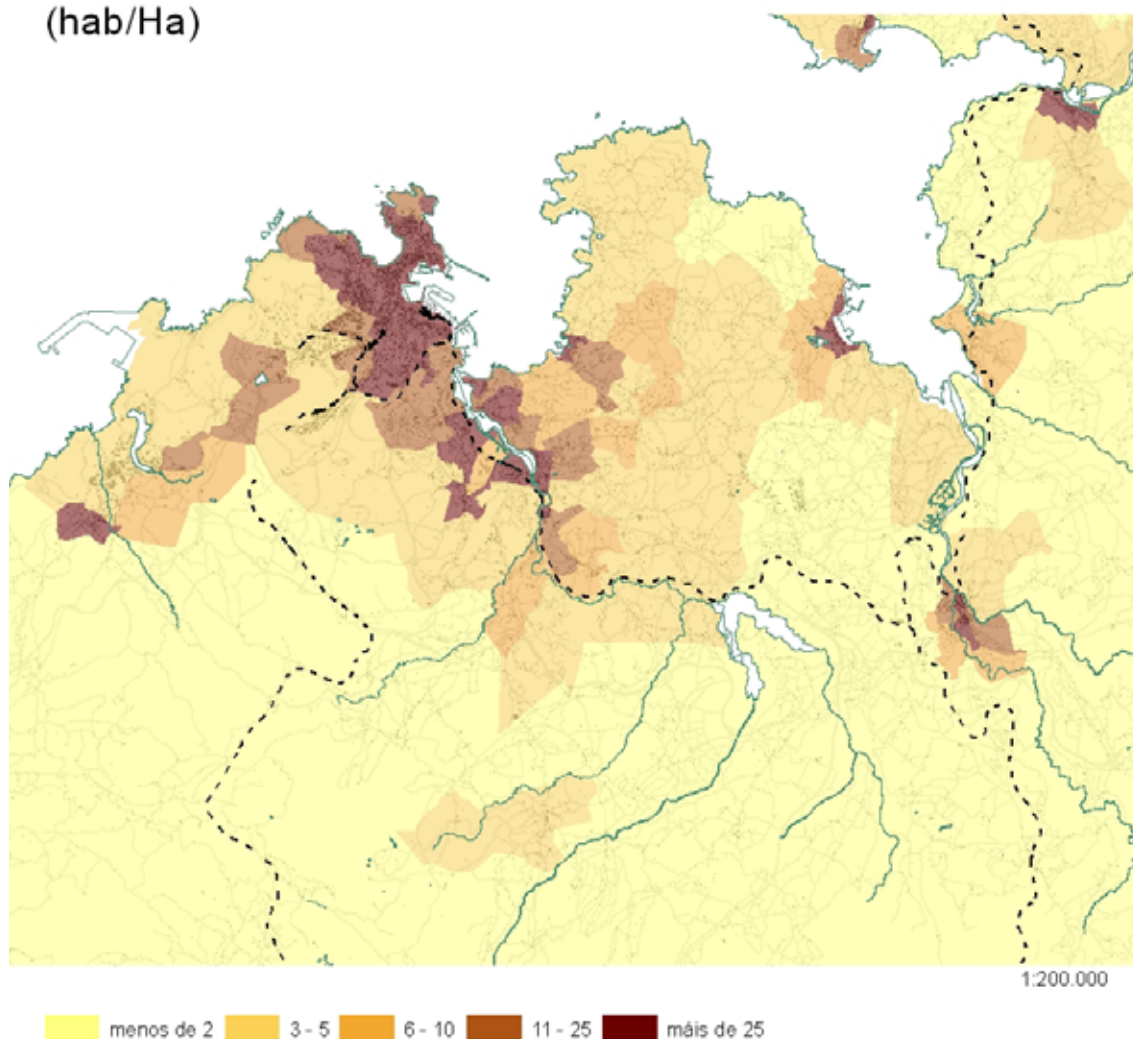


[50] Imaxe 2.3.11. Entidade Singular. Porcentaxe de Aumento Poboacional.
Fonte: INE. Elaboración propia

Se no caso das parroquias, o panorama de reparto e movemento poboacional era claro, na imaxe 2.3.11 correspondente ao incremento poboacional por núcleos podemos apreciar unha maior complexidade. En efecto, constátase a incorporación do corredor da DP-0512 e o incremento da parroquia de Orro no termo municipal de Culleredo, coa urbanización de montes forestais para vivenda unifamiliar. Esta práctica, amparada neste caso polos propios plans urbanísticos, foi a forma máis corrente de incorporar solo para usos residenciais na década dos setenta principalmente¹⁰². Pese o corto período de tempo, compre subliñar os incrementos notables de núcleos que xa se atopaban nun intenso desenvolvemento construtivo na anterior década, netamente os da Ría do Burgo, en Oleiros destaca a ocupación da urbanización As Galeras e Romardeiro cerca de Santa Cruz. Salientable tamén resulta a densificación do núcleo de Carral e a urbanización O Castelo no Monte xalo.

¹⁰² Véxase capítulos 3 e 4 deste traballo doutoral.

SECCIÓNS CENSAIS. DENSIDADE POBOACIONAL. 2001 (hab/Ha)

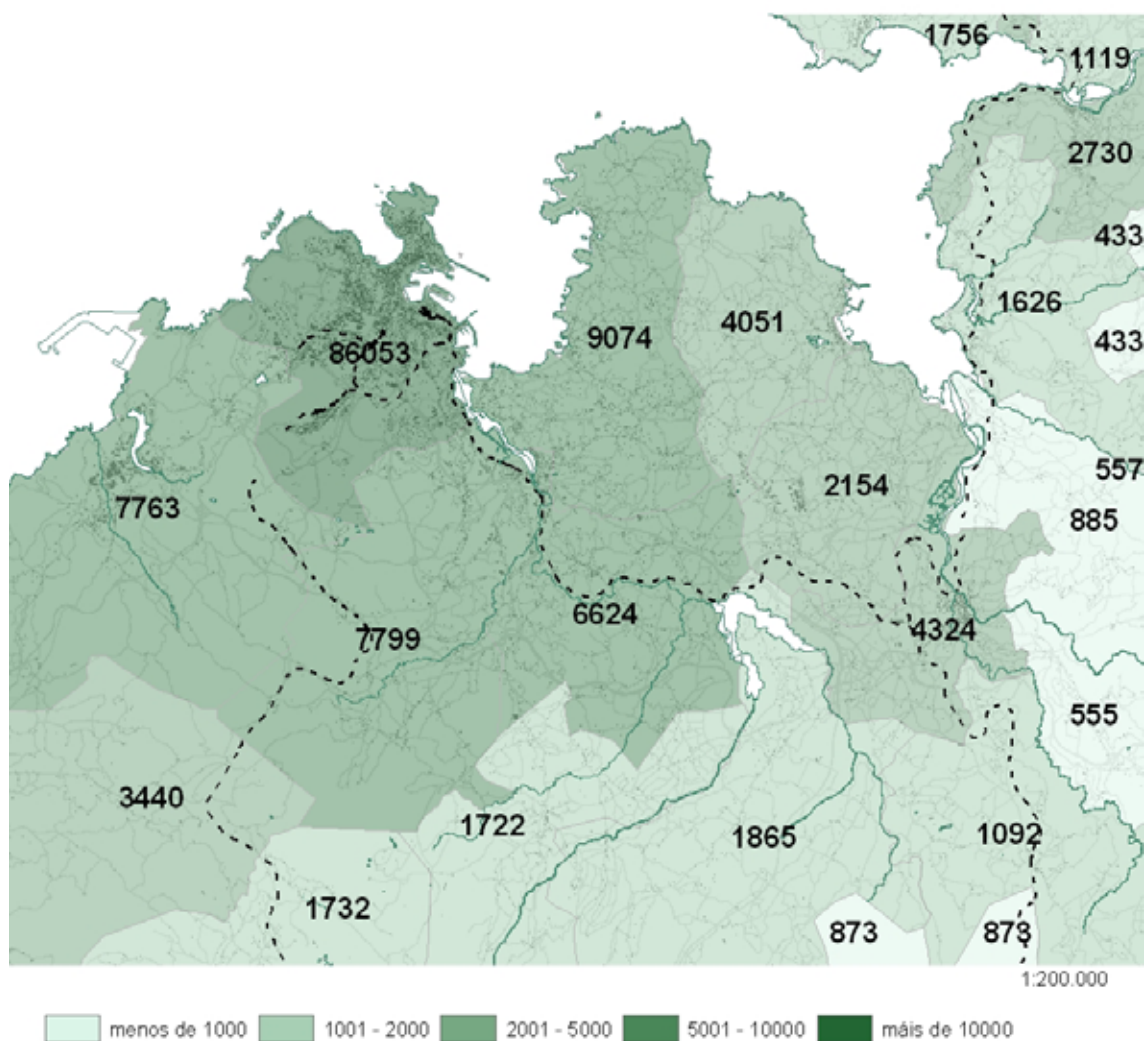


[51] Imaxe 2.3.12. Sección Censais. Densidade de Poboación 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

Para rematar o análise do asentamento poboacional no período 2001-2008 incorporamos unha imaxe (2.3.12) que representa a densidade poboacional por seccións censais¹⁰³ para o ano 2001, non sendo dispoñible outro ano de comparativa con datos accesibles. Esta imaxe ven afondar no que advertimos nos anteriores láminas, se ben con pequenas modificacións, dadas as características específicas da capa. Así podemos advertir o baleiro formado pola Universidade Laboral na Ría do Burgo construída no albor da década dos sesenta do século XX, pertencente ao concello de Culleredo. Sen embargo acentúanse os focos máis densos da área urbana; Arteixo, Oseiro, Vilarrodís, Pstoriza, Meicende, Fonteculler, Cordeda, Vilaboa, Acea da Ma, O Burgo, O Temple, O Seixal, Cambre, Santa Cristina, Santa Cruz, Sada e Betanzos fora do estrito núcleo urbano da Coruña.

¹⁰³ As seccións censais son delimitacións específicas que agrupan poboacións que rondan os 2.000 habitantes utilizadas con fines estadísticos para diversos temas. A súa aplicación resulta interesante nas cidades compactas onde se poden facer análises que non permiten outras delimitacións aportadas polos organismos estadísticos.

CONCELLOS. FOGARES TOTAIS. 2001



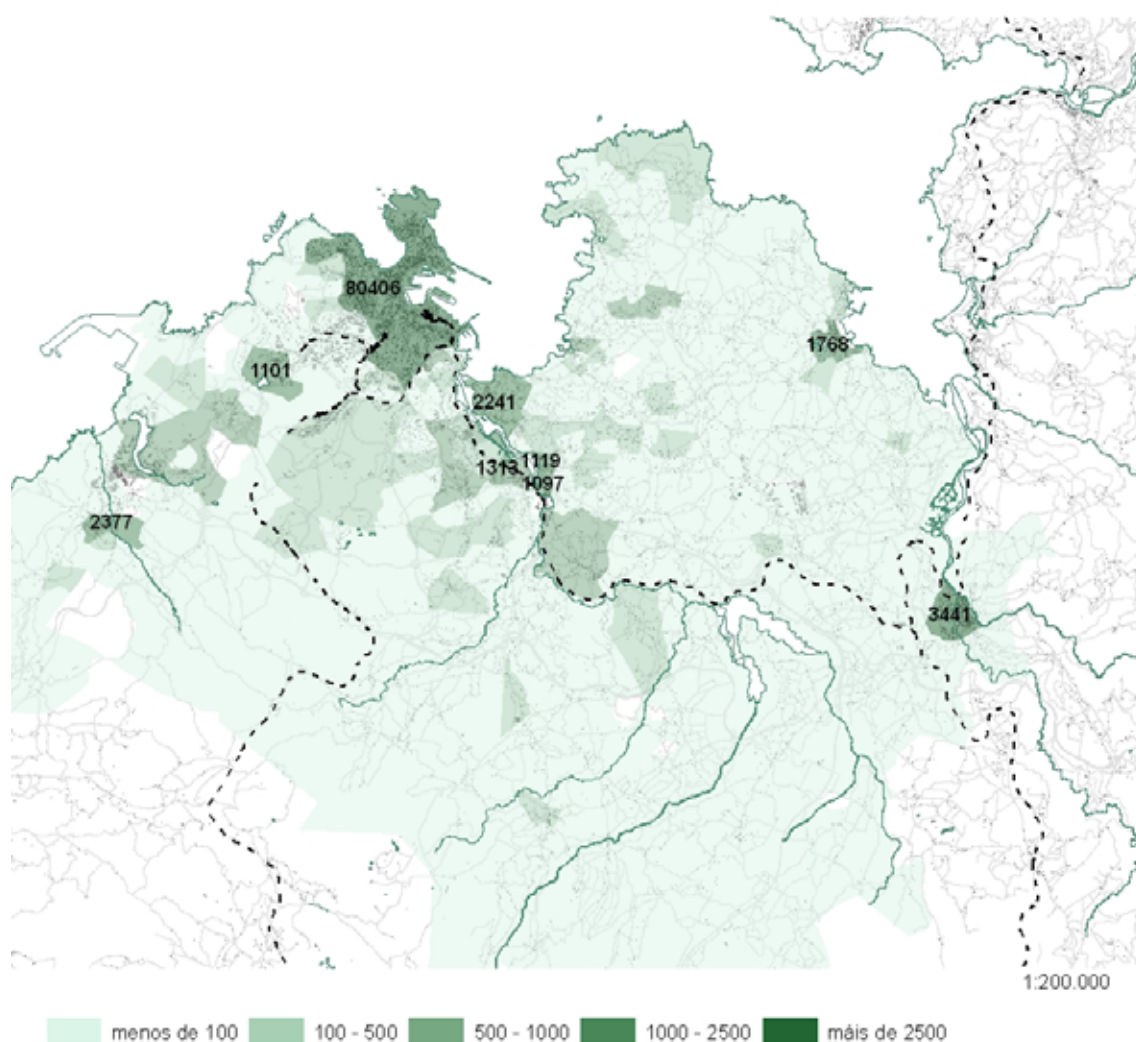
[52] Imaxe 2.3.13. Concellos. Fogares Totais 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

Para completar o estudo da poboación faise necesario incorporar o número de vivendas e como estas se reparten polo territorio. Os datos do INE só reflicten publicamente os do censo do 2001.

Novamente o concello da Coruña é o centro sobre o que gravitan os concellos limítrofes coma vemos na imaxe 2.3.13. Máis lonxe, Sada e Betanzos, cunha pequena tradición urbana vanse manter nun chanzo superior aos concellos da súa contorna, os cales aínda conservan morfoloxías máis preto do rural como sinalan os indicadores agrarios.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Véxase censo agrario de 1999.

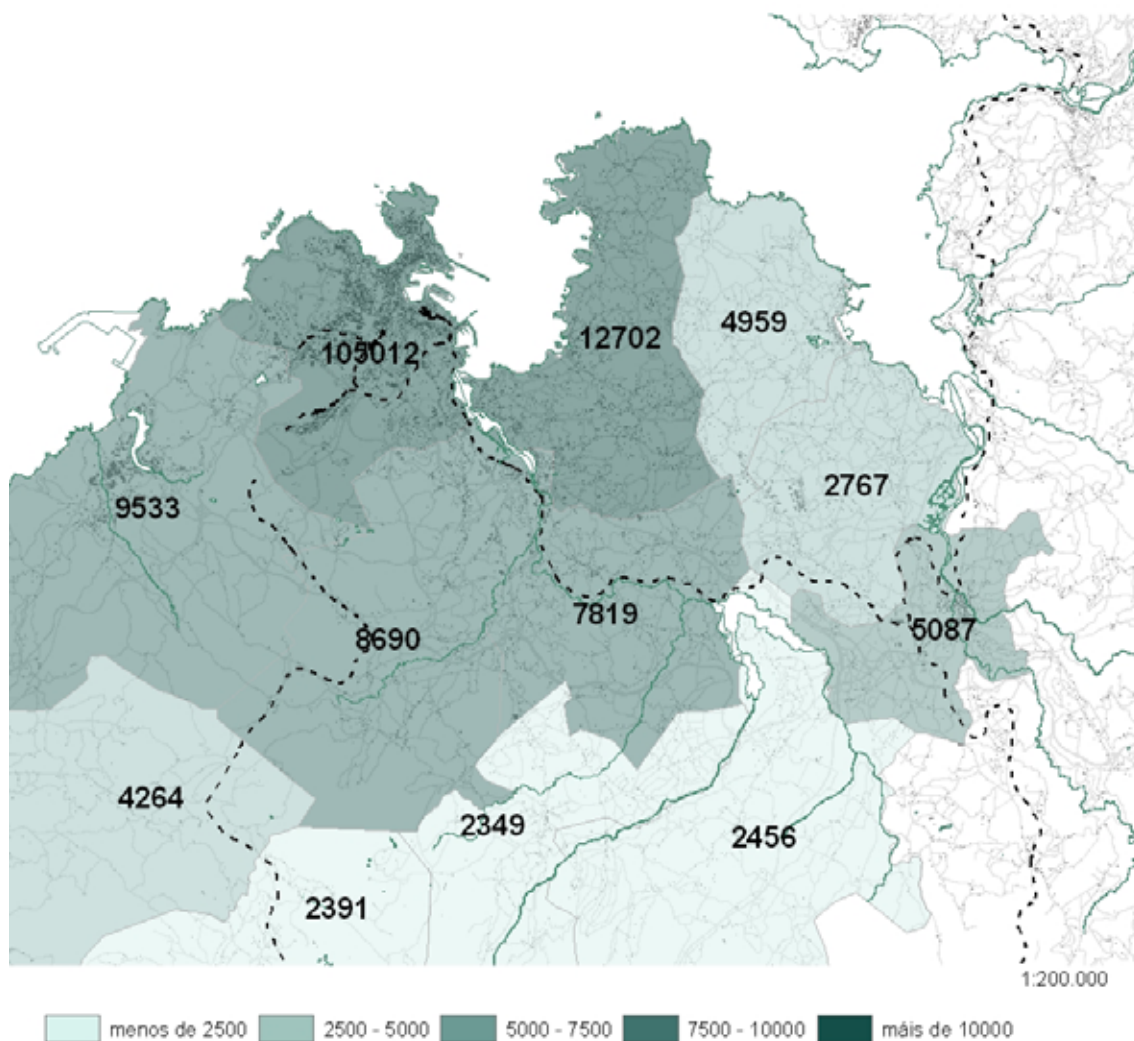
ENTIDADE SINGULAR. FOGARES TOTAIS. 2001



[53] Imaxe 2.3.14. Entidade Singular. Fogares Totais 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

Neste plano (imaxe 2.3.14) onde se representan as entidades singulares segundo o número de vivendas existentes no ano 2001 pódese ver que a concentración destas vaise producir nos principais corredores de entrada á cidade. Os núcleos periféricos de Sada, Betanzos e Arteixo funcionan coma pequenos satélites que aglutinan un certo nivel de actividade urbana e nos que habería que apoiarse para efectuar posibles desconxestións da cidade matriz. (Kagermeier, 1994). O grave problema é que o alto nivel de dispersión potenciado polas políticas urbanísticas municipais xoga un papel moi negativo á hora de planificar un sistema de transporte colectivo eficiente, deixando que o peso da mobilidade recaia nos medios privados. Porén se o sistema non está preparado (Buchanan, 1963) para soportar o nivel de mobilidade esperado, necesariamente se producirán desaxustes en forma de atascos e conxestións difíciles de solucionar. O terceiro punto, atinxe exclusivamente á forma na que o tráfico é conducido polas vías, con escasa especialización de carrís e sobreintensidade de uso.

CONCELLOS. TURISMOS TOTAIS. 2001

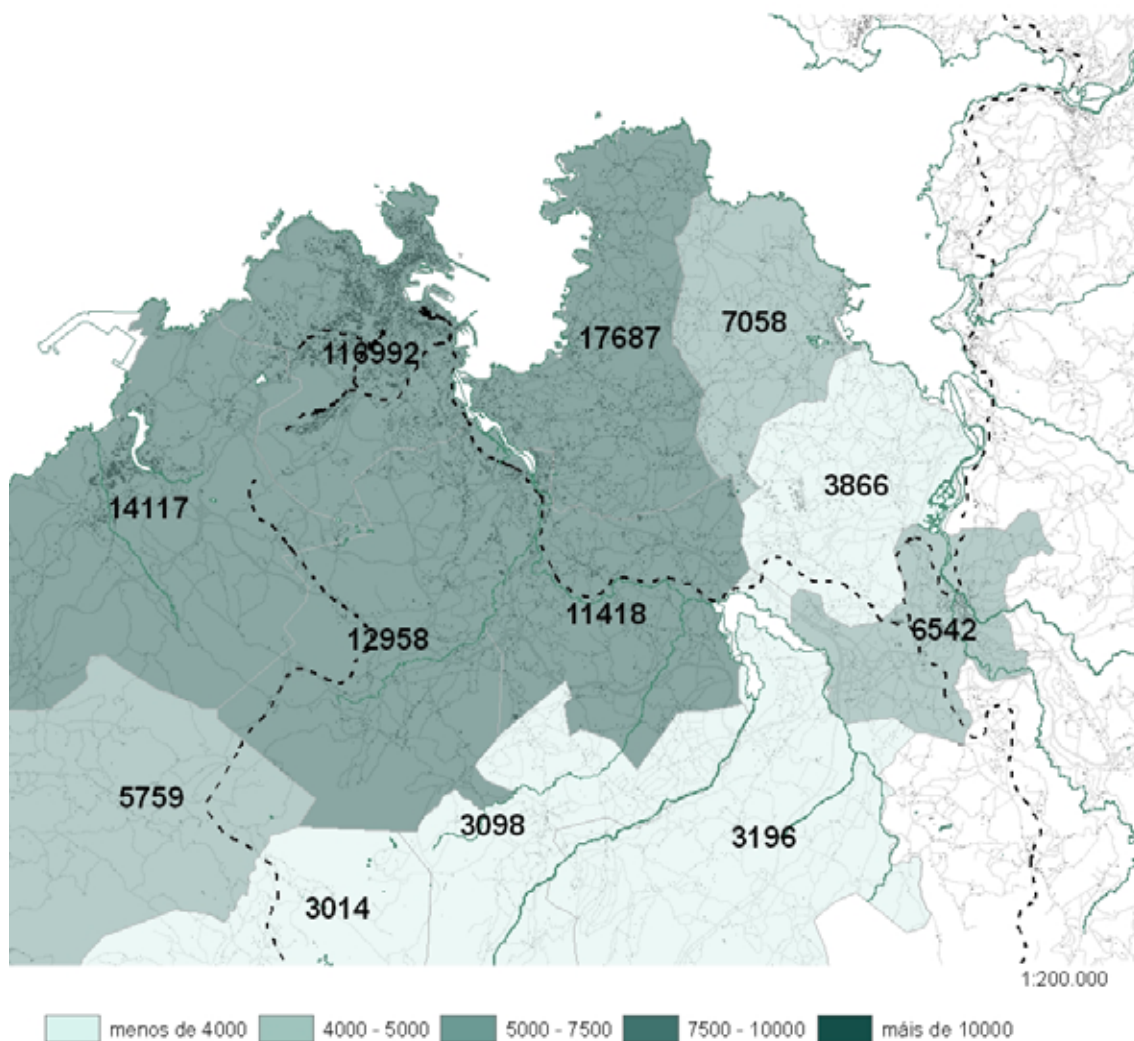


[54] Imaxe 2.3.15. Concellos. Turismo Total 2001.
Fonte: IGE. Elaboración propia

O análise dos vehículos motorizados nos anos 2001 e 2008 por concellos. Para o primeiro ano (imaxe 2.3.15), A Coruña tiña o 62% dos turistas dos doce concellos estudados. Oleiros, Arteixo, Culleredo e Cambre dispuñan en conxunto dun 24%. Deixando o resto para os concellos da segunda coroa que en ningún caso superaban o 3% individualmente.

Compre subliñar unha vez máis, como acontecera cos datos de poboación, que estes datos son a nivel municipal; logo témo-los que coller con cautela xa que dentro de cada concello atópanse grandes diferenzas.

CONCELLOS. TURISMOS TOTAIS. 2008

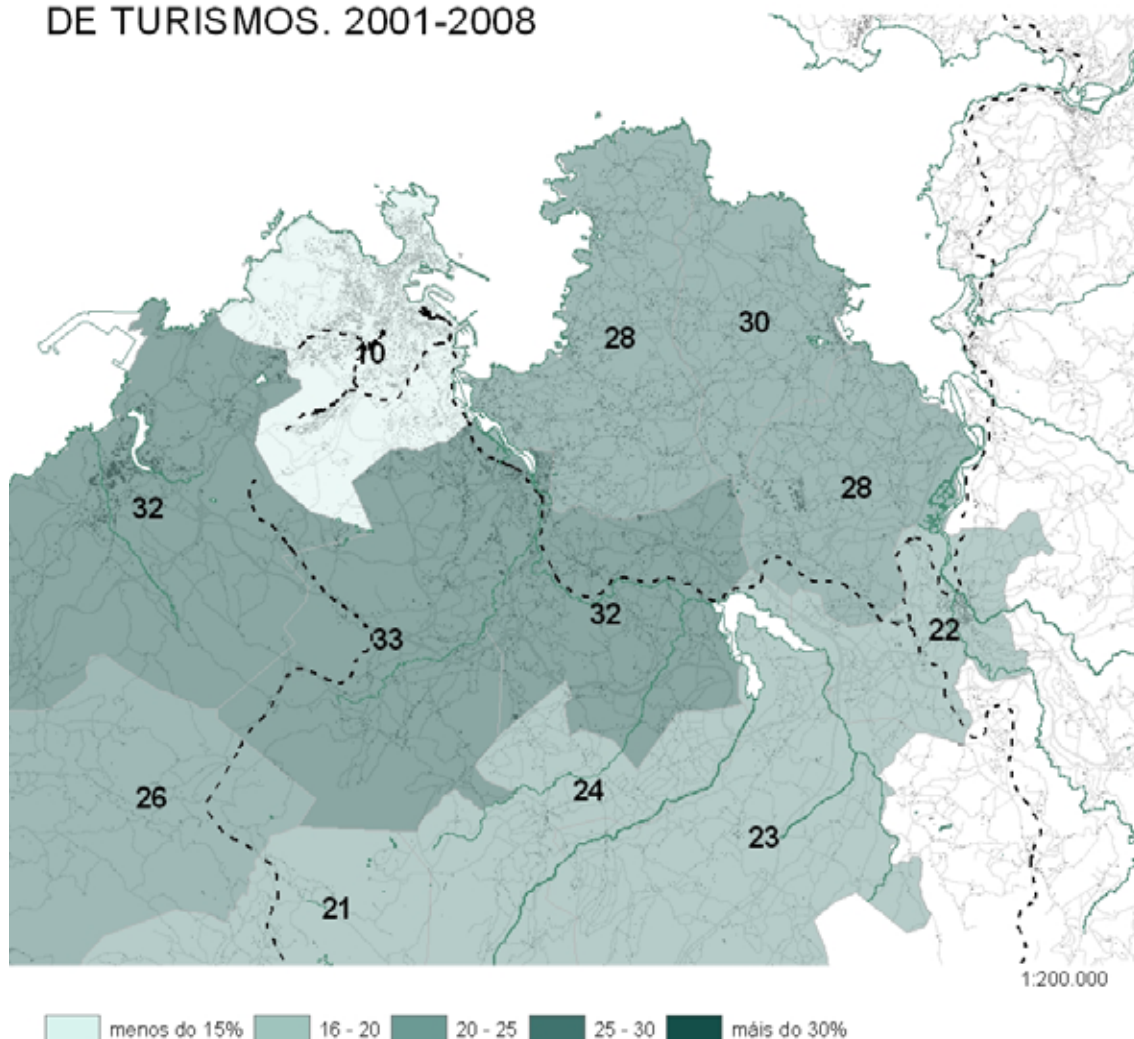


[55] Imaxe 2.3.16. Concellos. Turismos Totais 2008.
 Fonte: IGE. Elaboración propia

Se nos fixamos na imaxe 2.3.16. apreciamos un notable incremento no número de vehículos que están adscritos a cada concello que en valores porcentuais tamén reflicten cambios na distribución dos mesmos. Coruña decrece ata o 56% do parque automobilístico total e os concellos da primeira coroa (Oleiros, Cambre, Culleredo e Arteixo) chegan ao 28%. O resto de concellos permanecen nos mesmos valores porcentuais agás Carral e Abegondo que se colocan co 2% cada un deles, pese a que o aumento en números absolutos é pequeno. Tamén en valores absolutos no período de sete anos Sada ten superado a Betanzos no número de turismo.

Se facemos unha análise comparada dos dous anos para ver o incremento porcentual en cada concello, obteremos a imaxe 2.3.17.

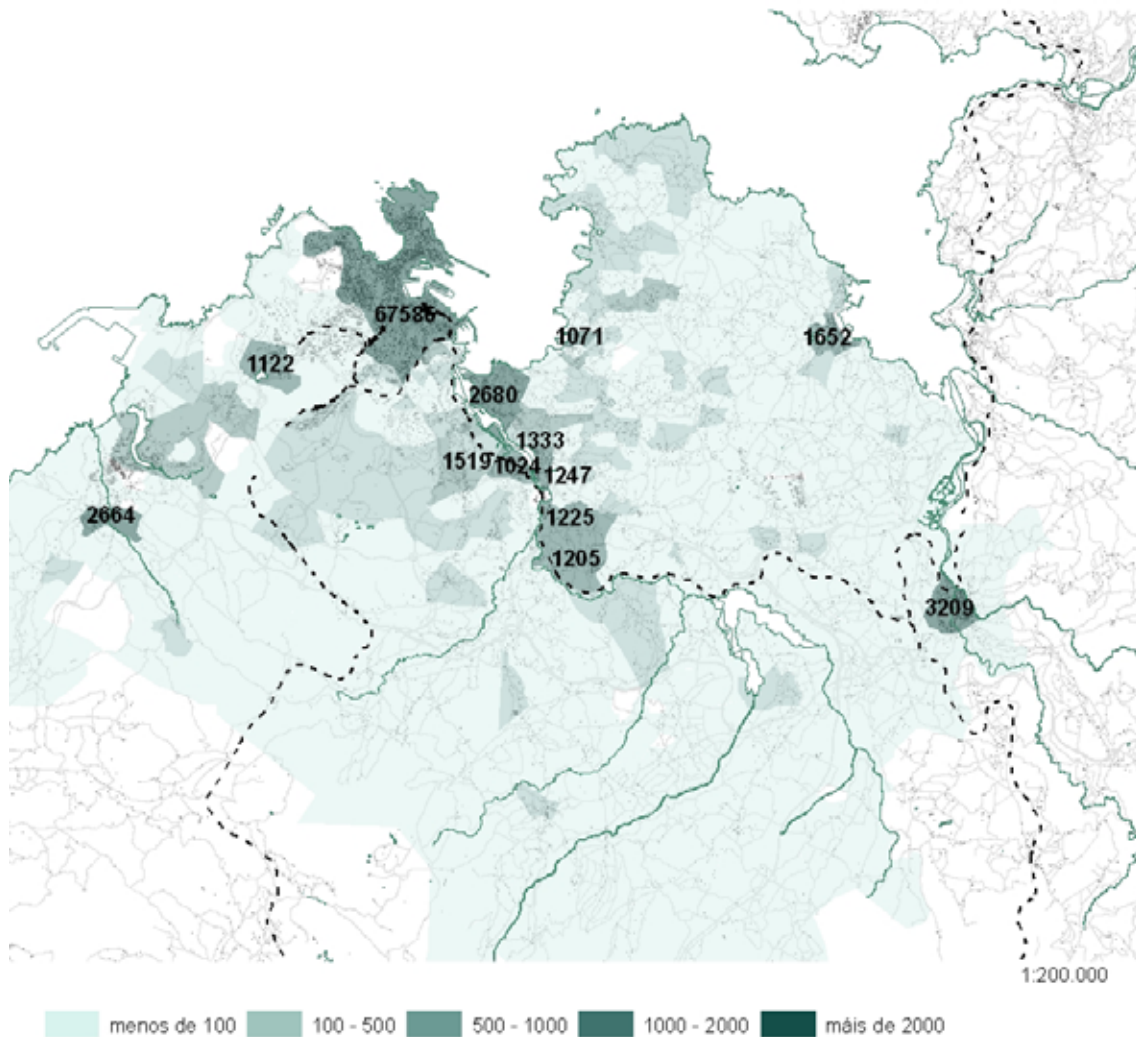
CONCELLOS. PORCENTAXE DE AUMENTO DE TURISMOS. 2001-2008



[56] Imaxe 2.3.17. Concellos. Porcentaxe de Aumento de Turismo.
Fonte: IGE. Elaboración propia

Unha vez máis pódese observar a puxanza dos concellos da primeira coroa aos que temos que sumar o concello de Sada e Bergondo. Se comparamos a imaxe 2.3.17. coa anterior de poboación 2.3.4. veremos que os valores porcentuais en turismo son maiores que os crecementos en poboación, o que quere dicir que a poboación está a incrementar a seu nivel de autonomía en materia de mobilidade. Sirva de exemplo o concello da Coruña que pese a incrementar nun 2% a súa poboación, experimentou un incremento do 10% no número de vehículos. Son precisamente os concellos da segunda coroa (Laracha, Cerceda, Carral, Abegondo, Betanzos, Bergondo e Sada) os que pese a ter valores inferiores de crecemento respecto aos da primeira, posúen uns valores porcentuais de incremento vehicular nada desprezables. Advértase que nun período de sete anos, o incremento nos concellos de Arteixo, Culleredo, Cambre e Sada foi superior ao 30%.

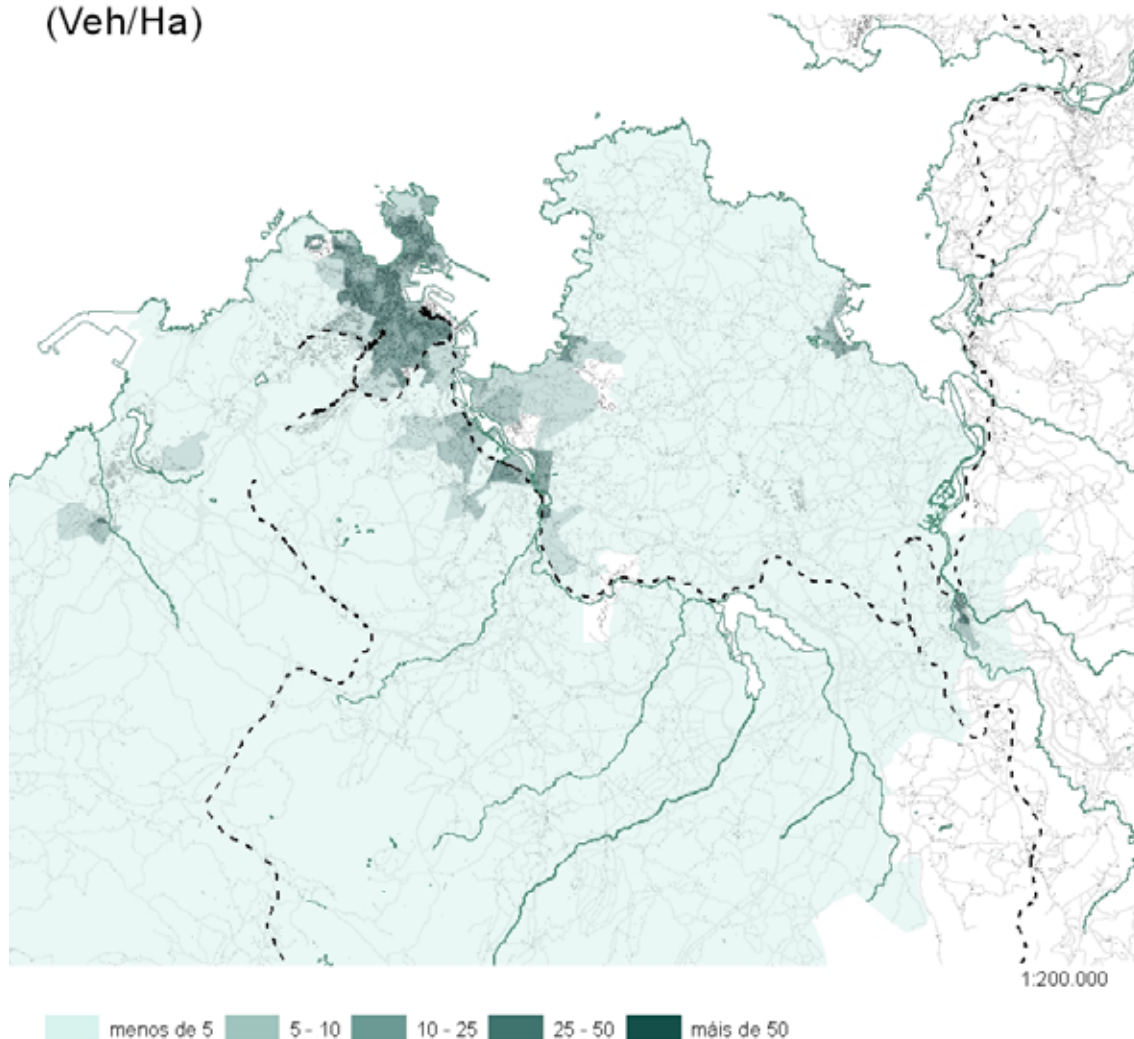
ENTIDADE SINGULAR. TURISMOS TOTAIS. 2001



[57] Imaxe 2.3.18. Entidades Singulares. Turismo Total 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

Se atendemos exclusivamente ás entidades singulares segundo a imaxe 2.3.18, o núcleo da Coruña obtería un 55% para o ano 2001, polo tanto o 9% restante atoparíase concentrado na periferia do propio concello. O 24% que representaba aos concellos da primeira coroa, atópase concentrado en gran parte nas estradas principais de acceso á cidade. Cara Arteixo na AC-415 e AC-552 co *by-pass* da AG-55 cunha saída en Morás. Cara a propia área de expansión da cidade nas estradas provinciais DP-0512 e DP-3006, con fin en Uxes e a Zapateira respectivamente. Cara Culleredo a N-550 (Vilaboa) e a AC-211 (Fonteculler, Acea da Ma, O Burgo). Como fin desta estrada e entroncando coa AC-12 (Av. Das Mariñas) o complexo O Granxal-O Temple, xa no concello de Cambre. Cara Oleiros, na N-VI, AC-174 e AC-173 todas elas encontrándose na ponte da Pasaxe.

SECCIÓNS CENSAIS. TURISMOS TOTAIS. 2001 (Veh/Ha)

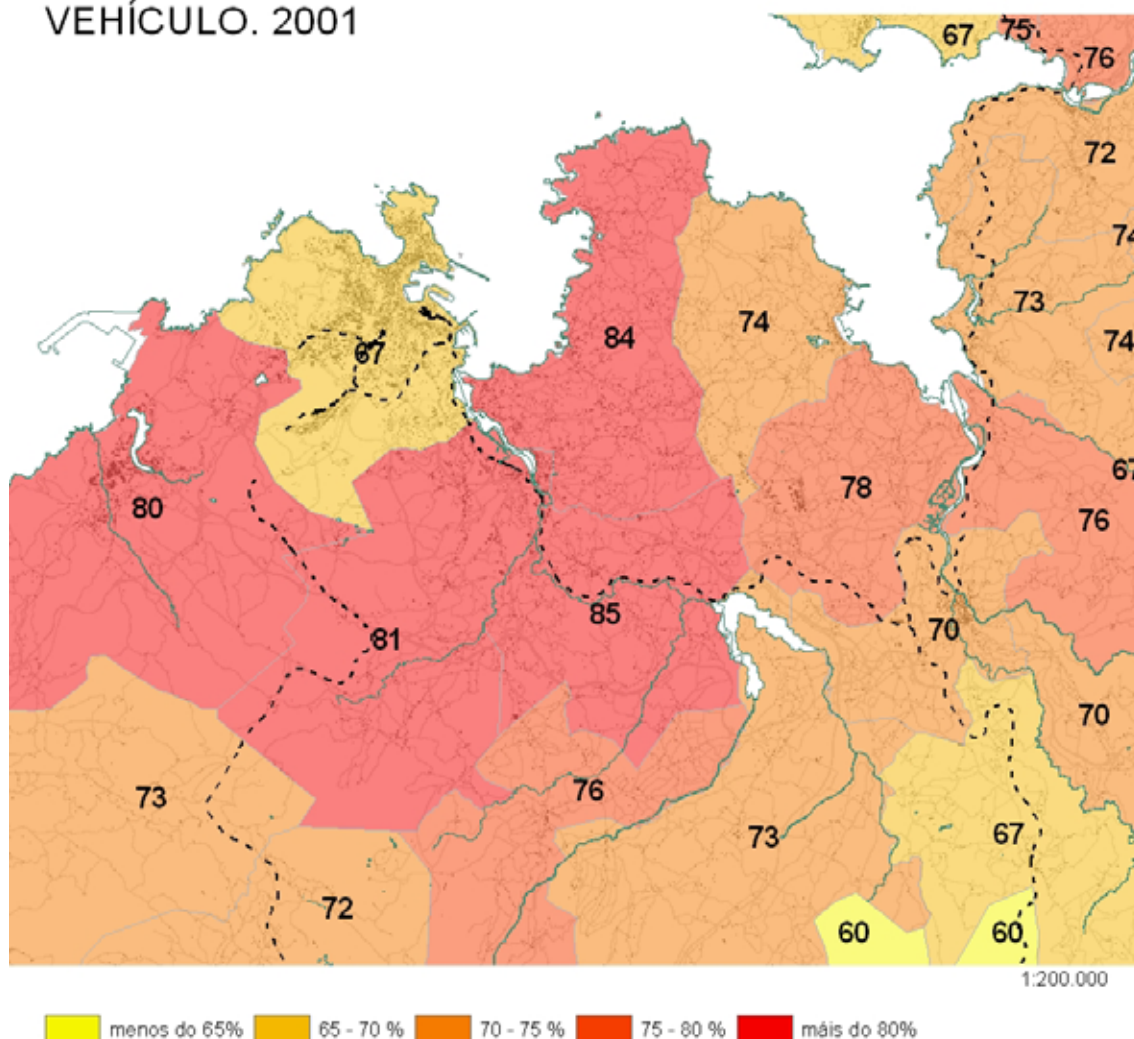


[58] Imaxe 2.3.19. Seccións Censais. Turismo Total 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

O uso das seccións censais queda practicamente restrinxido as contornas urbanas de forte densidade xa que este imaxe é menos expresiva ca anterior e representa a cantidade de vehículos por hectárea. Poren subliñase o espazo continuo cara o interior da ría atravesando os concellos de Culleredo, Oleiros e a parroquia do Temple en Cambre. Tamén aparecen marcados os núcleos de Arteixo, Sada e Betanzos.

Recuperaremos estes datos no capítulo referente ao estudo da mobilidade, tanto interna no caso do núcleo compacto coma na periferia máis inmediata.

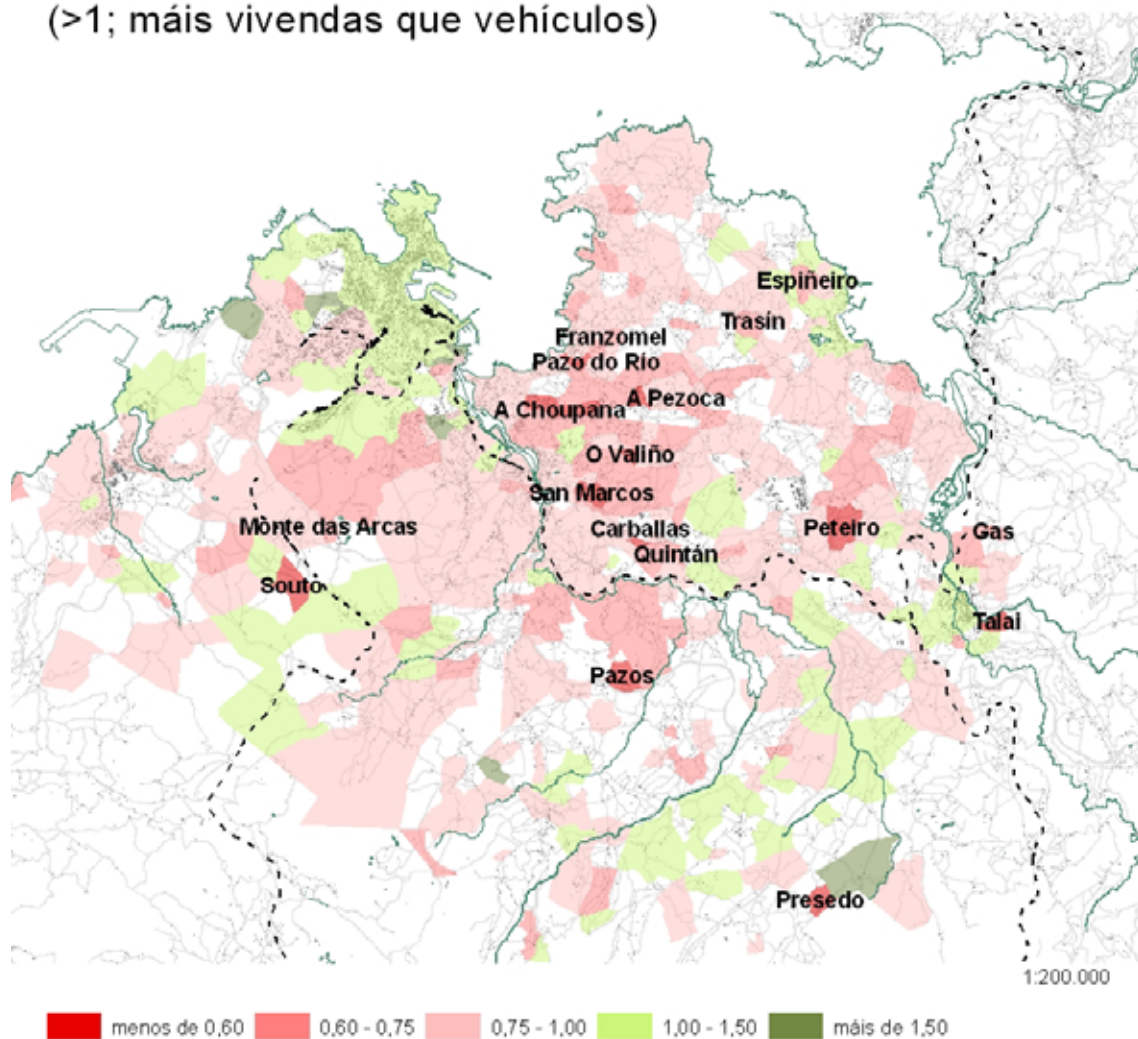
CONCELLOS. PORCENTAXE DE VIVENDAS CON VEHÍCULO. 2001



[59] Imaxe 2.3.20. Concellos. Porcentaxe de Vivendas con Vehículo.
Fonte: INE. Elaboración propia

Nas dúas imaxes que presentamos a continuación relacionamos as vivendas co número de vehículos. Para esta primeira (2.3.20) atopámonos cunha primeira coroa que pasa do 80% no número de vivendas que dispoñen de vehículo sen solución de continuidade, rodeando ao concello máis denso. Advertimos logo, que unha concentración de actividades ao longo do tempo, así como o peso de vivendas construídas con anterioridade ao estoupido da mobilidade privada, fai que os valores se manteñan en porcentaxes intermedias. Pola contra, a dispersión de actividades, e a concentración no tempo de construción de vivendas con crecementos rápidos de poboación, fan que o índice de motorización sexa elevado. As respostas a estes condicionantes non sempre son atendidas a tempo por parte das administracións públicas e as debidas reflexións sobre o modelo así establecido non teñen suficiente eco nos medios axeitados para a súa difusión.

ENTIDAD SINGULAR. RATIO VIVENDAS/VEHÍCULO. 2001 (>1; máis vivendas que vehículos)



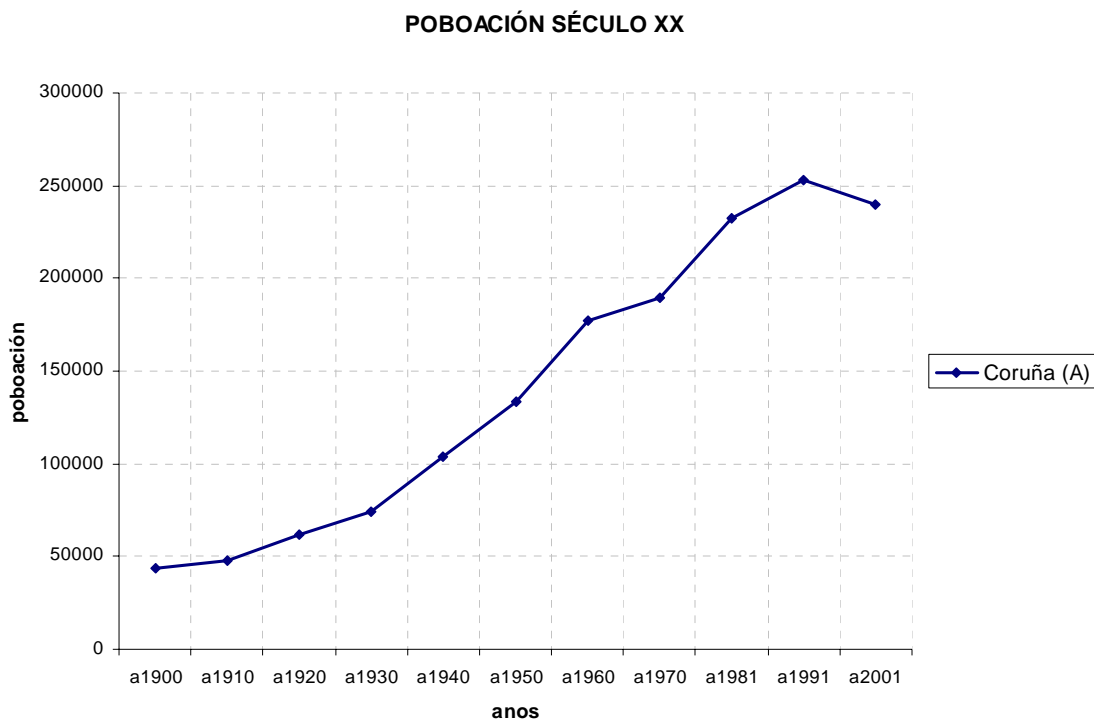
[60] Imaxe 2.3.21. Entidade Singular. Ratio Vivendas/Vehículo. 2001.
Fonte: INE. Elaboración propia

Para terminar este punto, presentamos a imaxe 2.3.21, que amosa os lugares onde a proporción de vehículos privados é superior á de vivendas. Canto máis encarnado tanto máis grande é a desproporción en favor do turismo. Polo contrario, os tons verdes indican que o número de vivendas é superior. Así temos que practicamente en todo o termo municipal da Coruña, agás nas zonas máis afastadas, o número de vivendas é superior. A réplica atopámola no concello de Oleiros, cunha grande cantidade de urbanizacións de recente creación onde o número de turismo supera ao de vivendas. Mesmo nas estradas de acceso que víamos máis enriba presentan valores lixeiramente encarnados, polo que estimamos que a inclusión dun sistema de transporte público por estes lugares a ter unha resistencia inicial debida a o uso masivo prolongado do vehículo privado (Kagermeier, 1994).

2.3.2. PROCESO DE CONFORMACIÓN DA ÁREA URBANA DA CORUÑA. XÉNESE E MATERIALIZACIÓN DUN CRECEMENTO FRAGMENTADO.

Como víamos nos datos estatísticos do apartado 2.1 a vinculación urbana das áreas limítrofes ás cidades de Galicia non se produciu ao mesmo tempo nin coa mesma intensidade. Por consecuencia, ben sexa por cuestións orográficas ou por superficie, estes procesos produciron unha dislocación temporal e espacial rural galego.

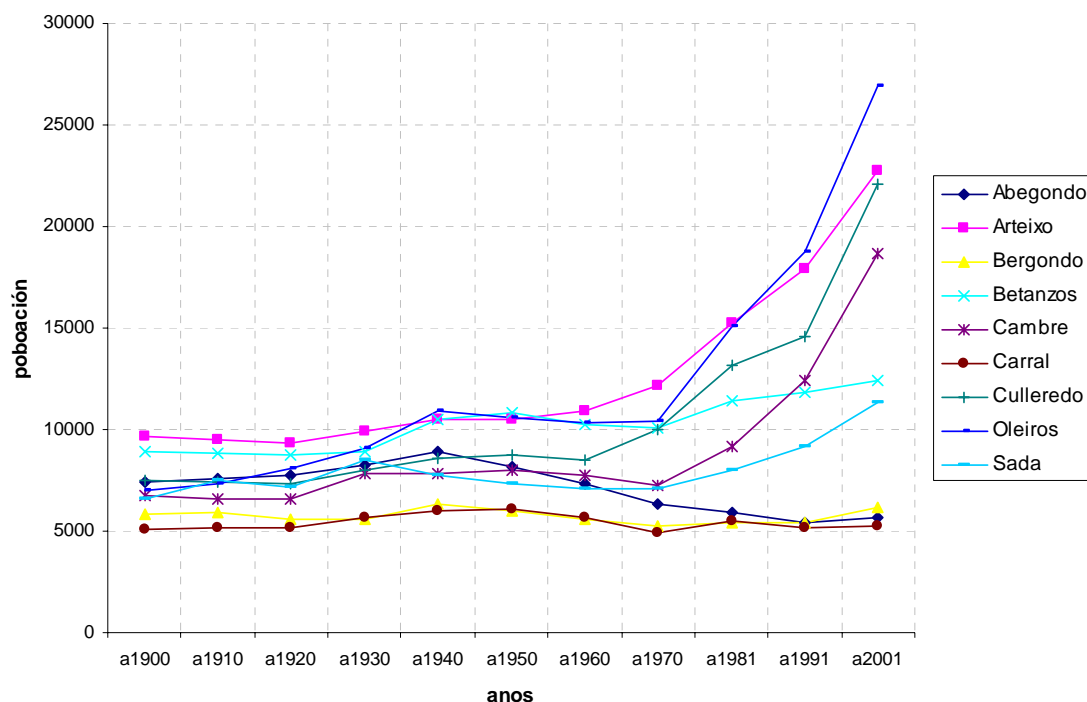
Para a área urbana de Coruña temos dous momentos claramente definidos. O Primeiro acontece na propia cidade que vai experimentar unha concentración progresiva que elevará un 400% a poboación de 1900¹⁰⁵, con dous picos notorios na década dos cincuenta e na década dos setenta con aumentos de máis de corenta mil persoas. O segundo, terá lugar nos concellos limítrofes a partir dos anos setenta, que verán multiplicado por dous o número de efectivos en tan só trinta anos. De xeito adverso, os concellos máis rurais tenderán á perda de poboación respecto a principios do século; así, Carral pero especialmente Abegondo amosan valores negativos en moitos tramos decenais, e tan so o paso da N-550 polo termo de Carral, polo que liga este concello co eixo atlántico, parece haber actuado de freo a un espazo de nítida fuxida dos efectivos rurais.



[G44] Gráfico 2.3.1 Poboación intercensal no termo municipal da Coruña.
Fonte: INE. Elaboración propia

¹⁰⁵ Nótese o pequeno aumento que supuxo a asimilación do desaparecido concello de Oza a favor do termo municipal da Coruña en 1912.

POBOACIÓN SÉCULO XX



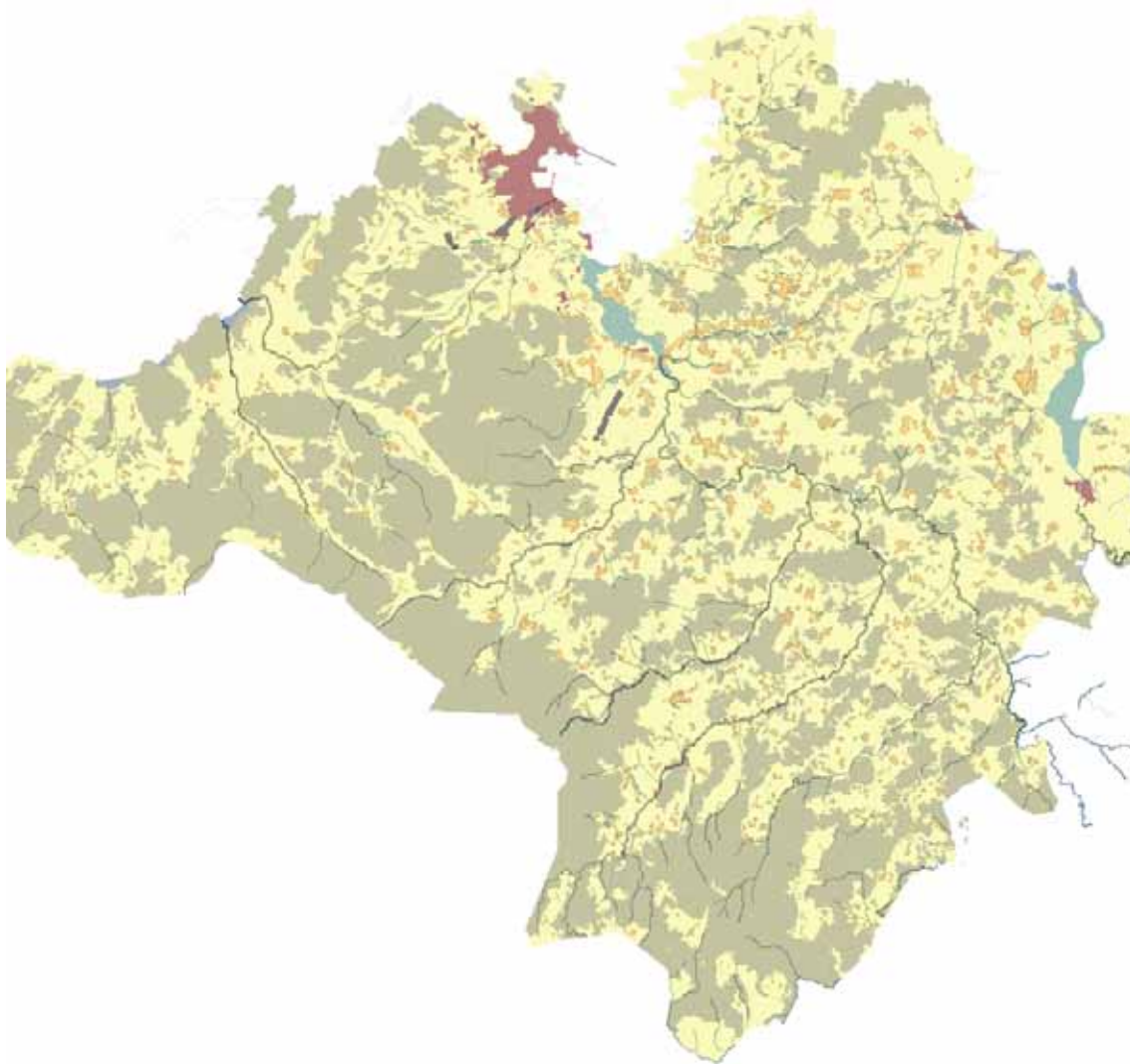
[G45] Gráfico 2.3.2. Poboación intercensal nos concellos pertencentes ao Consorcio das Mariñas.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Estes datos serán analizados individualmente no capítulo 4 que versa sobre o desenvolvemento urbano destes concellos vistos en clave urbanística para poñer en relación a transformación no uso do solo e o aumento da mobilidade da zona. Neste apartado estudaremos os datos no seu conxunto para obter unha visión global, deixando como dicíamos para máis adiante os aspectos concretos de cada concello.

En 1960, para unha superficie total dos dez concellos estudados de 496 Qm² tiñamos unha poboación de 250.000 persoas, o que fai unha densidade poboacional superior a 500 hab/Qm². Os datos para o ano 2001 fan de 370.000 persoas que achegan unha densidade de 745 hab/Qm², o que supón un aumento de case o 50% nun período de corenta anos.

Pasemos a ver cómo se asentaba a poboación neste amplo territorio de compoñente rural na maior parte del e cunha grande produtividade agrícola dado o número de parroquias presentes (Dalda et al, 2006: 55). Asemade, o mesmo autor incide na importancia espacial que se lle debe dar á parroquia como ente local que explicita o entendemento do modelo territorial¹⁰⁶.

¹⁰⁶ Merece especial mención o capítulo 4 da tese do citado autor, que lev apor título *La continuidad de las formas territoriales en Carnoedo*, onde realiza unha pormenorizada análise da parroquia. Véxase tamén no mesmo autor; *Carnoedo: formas e identidade territorial dunha parroquia das Mariñas coruñesas e Mariñán: descrición dunha aldea como estrutura construída*; en Proxecto Terra, editado polo Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia no 2006.



[61] Imaxe 2.3.22. Representación vectorial da fotografía aérea de 1957 amosando os principais usos do solo
 Fonte: Mnisterio de defensa; Exército do Aire. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

Segundo as análises da foto aérea de 1957 do voo xeral, chamado comunmente o voo americano¹⁰⁷, os fenómenos propiamente urbanos quedan circunscritos á poboación da Coruña, Betanzos e Sada, ocupando unha superficie total de 4,89 Qm², segundo o análise efectuado para este traballo doutoral que nos esta a desvelar un tardío espertar aos fenómenos industriais de mercado.

O resto dos asentamentos, como dicíamos de compoñente rural, ocupan unha superficie aproximada de 15,88 Qm², con máis de 1.300 núcleos. Sen embargo, un fenómeno interesante atopámolo no equilibrio detectado entre as terras de labor e as terras de monte xa introducido por Bouhier en 1979. Así, para o primeiro temos 233, 29 Qm² e para o segundo unha cifra similar de 233,53 Qm². O Cadro seguinte resume as cifras por uso do solo:

¹⁰⁷ feito polo exercito estadounidense durante os anos 1956-1957.

Tipo de Solo	Qm ² .
Solo de Características Urbanas	4,89 Qm ²
Asentamentos con Compoñentes Rurais	15,88 Qm ²
Agras e Terras de Labor	233,29 Qm ²
Terras de Monte e Inculto	233,53 Qm ²

Fonte: Elaboración propia a partir de datos vectoriais

Unha segunda aproximación feita sobre o plano do voo americano atende directamente ao posicionamento de cada unha das sedes parroquiais, entendidas como centro reitor de cada territorio que domina. Para o cal o profesor Dalda apunta o seguinte:

“Unha característica estrutural da parroquia é a súa plena correspondencia co grao último de colonización e explotación do territorio, baseada nunha extensa rede capilar de cursos de auga. Sobre o final desa capilaridade delimítanse os ámbitos dos territorios parroquiais”.

Dalda Escudero en Cidade Difusa en Galicia, 2005.

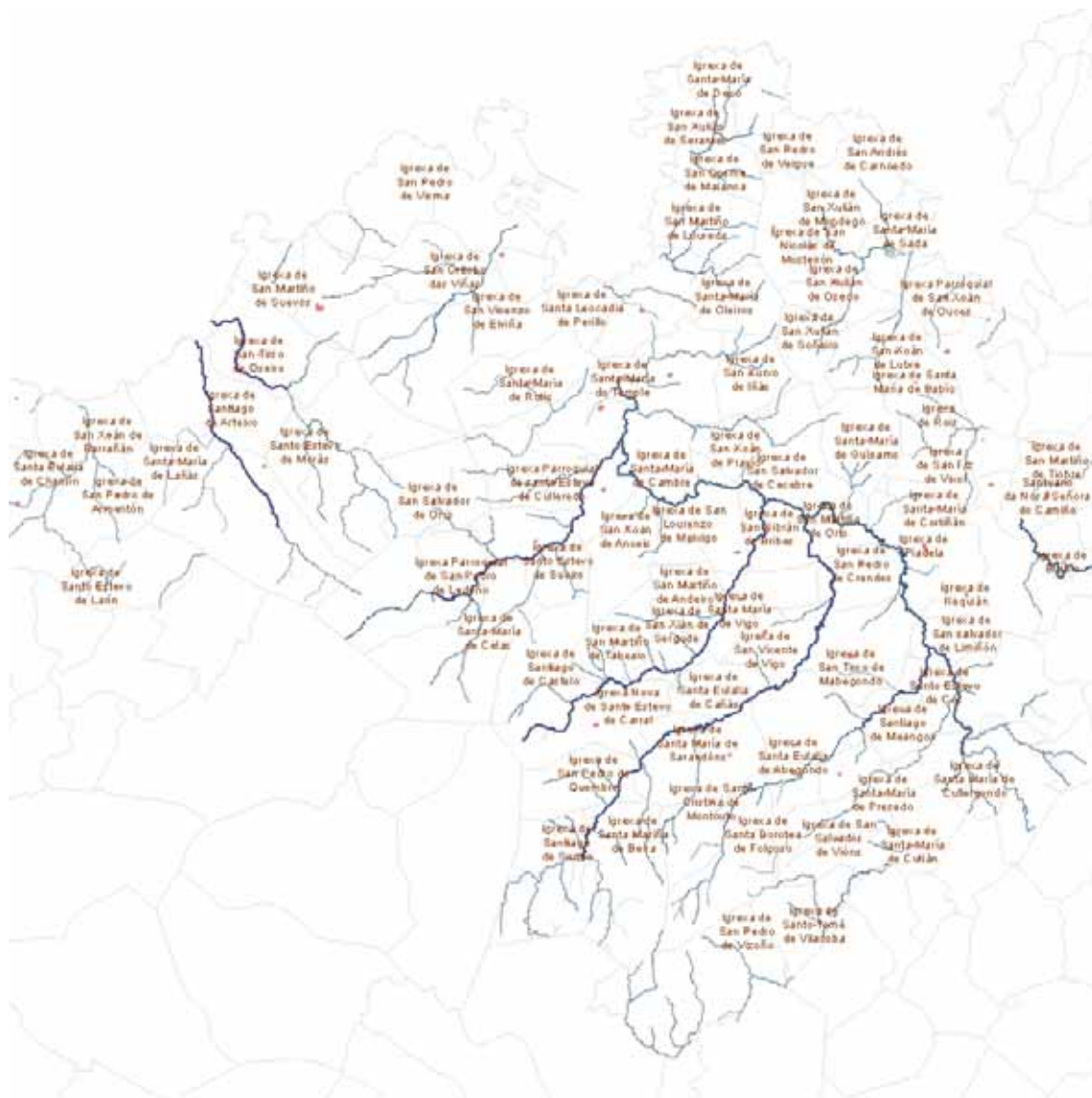
En efecto, non debemos pasar por alto esta forma de entender o territorio, e ata ben entrado o século XX a única capa de ordenación proposta en toda Galicia. Este longo período, xurdido na Baixa Idade Media, estende as súas raíces ata as *villae* da Alta Idade Media como continuidade da profusa diseminación de castros. Mesmo agora, segue vixente en amplas zonas do territorio, netamente aquelas afastada dos procesos económicos e industriais que a partir dos anos sesenta vanse asentar nas principais cidades de Galicia¹⁰⁸, pero con notorias contradicións internas.

Hoxe en día, o fenómeno parroquial nas contornas das cidades galegas, entendido coma recinto estatístico, explica o desenvolvemento urbanístico habido nas dúas últimas décadas. Sen embargo pouco ou nada ten que ver coa orixe destas circunscricións xa que o enfoque, velaquí a novidade, se produce dende a cidade e non dende o territorio rural. Estes fenómenos son debidos a dous factores correlativos; en primeiro lugar á construción do territorio dende o punto de vista enxeñeril para dotar de accesibilidade a zonas antes inconexas dende principios do século XX¹⁰⁹ dada polas políticas estatais de estradas, e en segundo lugar a forte demanda de transporte privado acontecida tralo rexurdir económico dos anos oitenta¹¹⁰. Estes fenómenos, tardíos nas nosas latitudes, se veñen producindo ininterrompidamente primeiro nos EEUU e logo na Europa Occidental dende finais da Segunda Guerra Mundial (Buchanan, 1963).

¹⁰⁸ Esta situación foi analizada no apartado 2.2 deste mesmo capítulo.

¹⁰⁹ Ver capítulo 3 deste traballo doctoral.

¹¹⁰ Véxase capítulo 5 deste traballo doutoral.



[62] Imaxe 2.3.22. Posición das igrexas con respecto ás parroquias
 Fonte: Elaboración propia a partir de datos da enquisa de EIEL (Deputación da Coruña)

Ata a entrada en vigor da Lei 9/2002, os plans urbanísticos non recollían de maneira sistemática un estudo explícito do modelo de asentamento rural. Visto así, o grao de preocupación por ordenar estes asentamentos encaixa dificilmente no pensamento do lexislador estatal, tendo en conta a dispersión e o tamaño dos núcleos.

Estes núcleos, lonxe de asentarse *ex novo* no territorio, forman parte del e son a razón do moelo paisaxístico e cultural propiamente rural, no que non só as terras de labor, senón tamén as fragas en montes achegan a súa contribución para formalizar as distintas unidades paisaxísticas. Son asentamentos estáticos cun radio de acción que ven definido pola estrutura parroquial no que a maioría de desprazamentos se fan andando ou en carro e o contacto coa cidade se realiza de maneira puntual para a venda dos excedentes campesiños nas feiras e mercados.

Os Camiños históricos de conexión da cidade herculina con Fisterra, Santiago e Madrid (Nardiz, 1992), con leves variacións nos seus percorridos ao longo dos séculos, conforman o entramado principal no que se van apoiar as obras e proxectos da Deputación Provincial a finais do século XIX e durante o primeiro terzo do XX (imaxe 2.3.24).

Estes camiños buscarán a conexión entre as capitais municipais para potenciar o seu papel protagonista dentro de cada concello¹¹¹, onde o condicionante da pendente máxima xogará un papel fundamental no trazado definitivo. Máis tamén, se busca a conexión cos peiraos; unha das claves da nutrida conexión viaria existente na península de Oleiros-Sada, gran beneficiada da política estatal. Noutro extremo atopamos un gran baleiro nos montes occidentais que serven de límite aos concellos da Coruña, Arteixo e Culleredo. Estes montes, chamados da Zapateira, Obradoiro, das Arcas, Castiñeiras, permanecerán nun estado de esquecemento ata que o proceso urbanizador privado se poña en marcha, primeiro con actuacións de dubidosa legalidade e posteriormente amparados pola normativa urbanística. Pódese dicir que a execución efectiva do Plan Xeral de Estradas e Obras Portuarias xunto co ferrocarril modularán a tipoloxía e a forma de crecemento da periferia ao longo do século XX (Dalda, 1992)

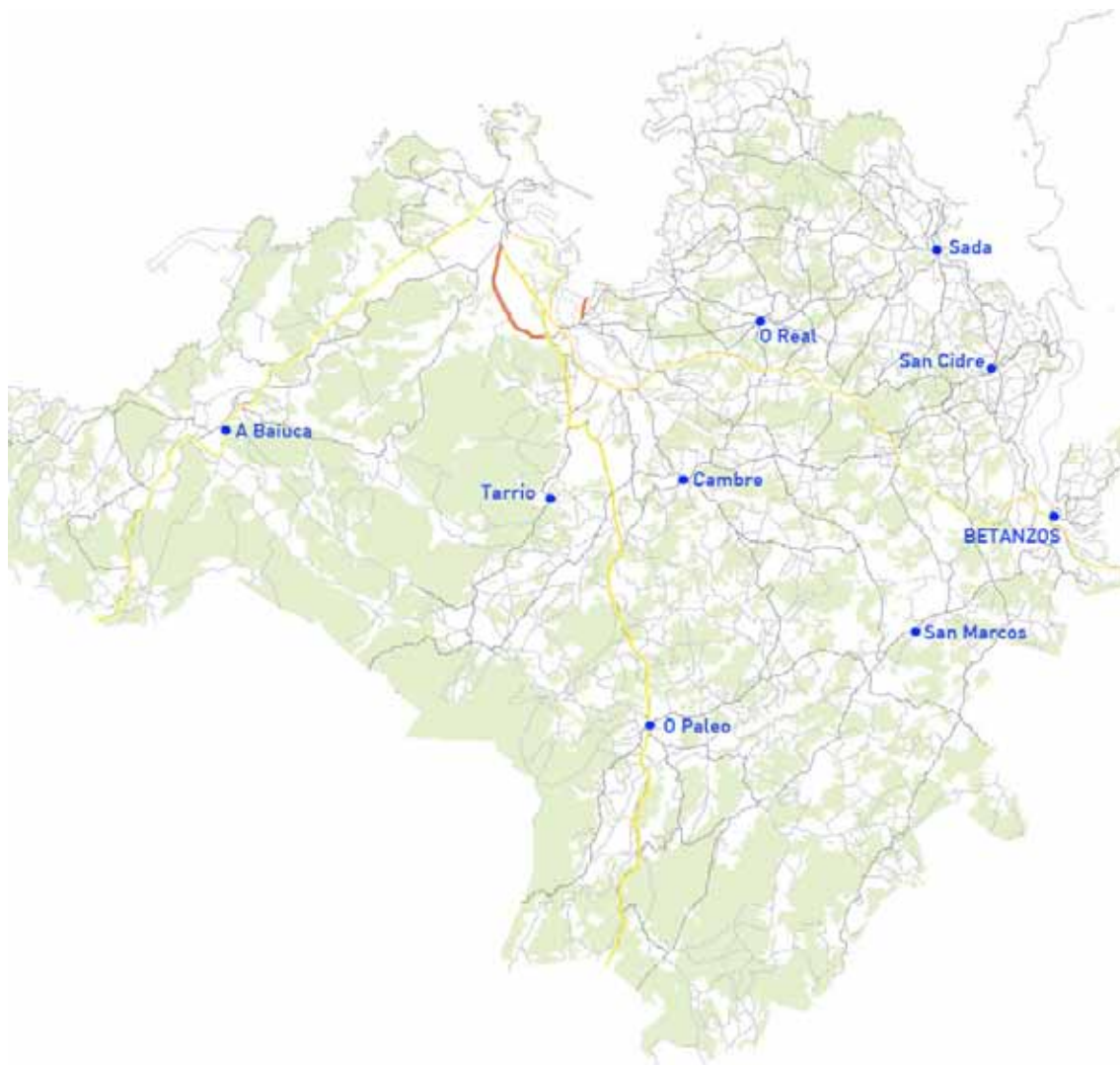
En 1952 nace o proxecto estatal da Avenida de Lavedra, que se constrúe nos vindeiros anos. Unha vez finalizado este acceso, que nace como desdoblamento do anterior camiño que pasa por Eirís cara Santaigo, marcará o eixo fundamental de crecemento da cidade ao longo das seguintes décadas, polas especiais características da mesma.

Tamén desta época é o proxecto de “autopista de Santa Cristina” para dar acceso á praia do mesmo nome (Martínez, 1982). Acceso que permitirá, na seguinte década ocupar terreos e urbanizar¹¹² a meirande parte deste biotopo singular.

A linguaxe de todos estes proxectos, se ben se apoia na topografía para obte-la forma precisa, estanos a expresar unha maneira distinta de entender o territorio, unha nova forma de colonización que se adianta aos procesos construtivos que sostará a meirande parte do crecemento periurbano ata os nosos días.

¹¹¹ Resulta interesante destacar que ata este momento a influencia do modelo administrativo imposto na década dos anos trinta do século XIX, apenas tiña traslado á vida real dos administrados e, agás as vilas con certo peso histórico, as capitais municipais coincidían con lugares, máis ou menos nucleados, que ostentaban a representación municipal por situarse neles a cas do concello, sen pretender ser capital municipal. Na vida cotiá seguía a ser a parroquia o ente máis reconecible polos propios veciños como ten sinalado en numerosas oportunidades o escritor Otero Pedrayo. Véxase Rodríguez González, Olivia (1994, 403-442).

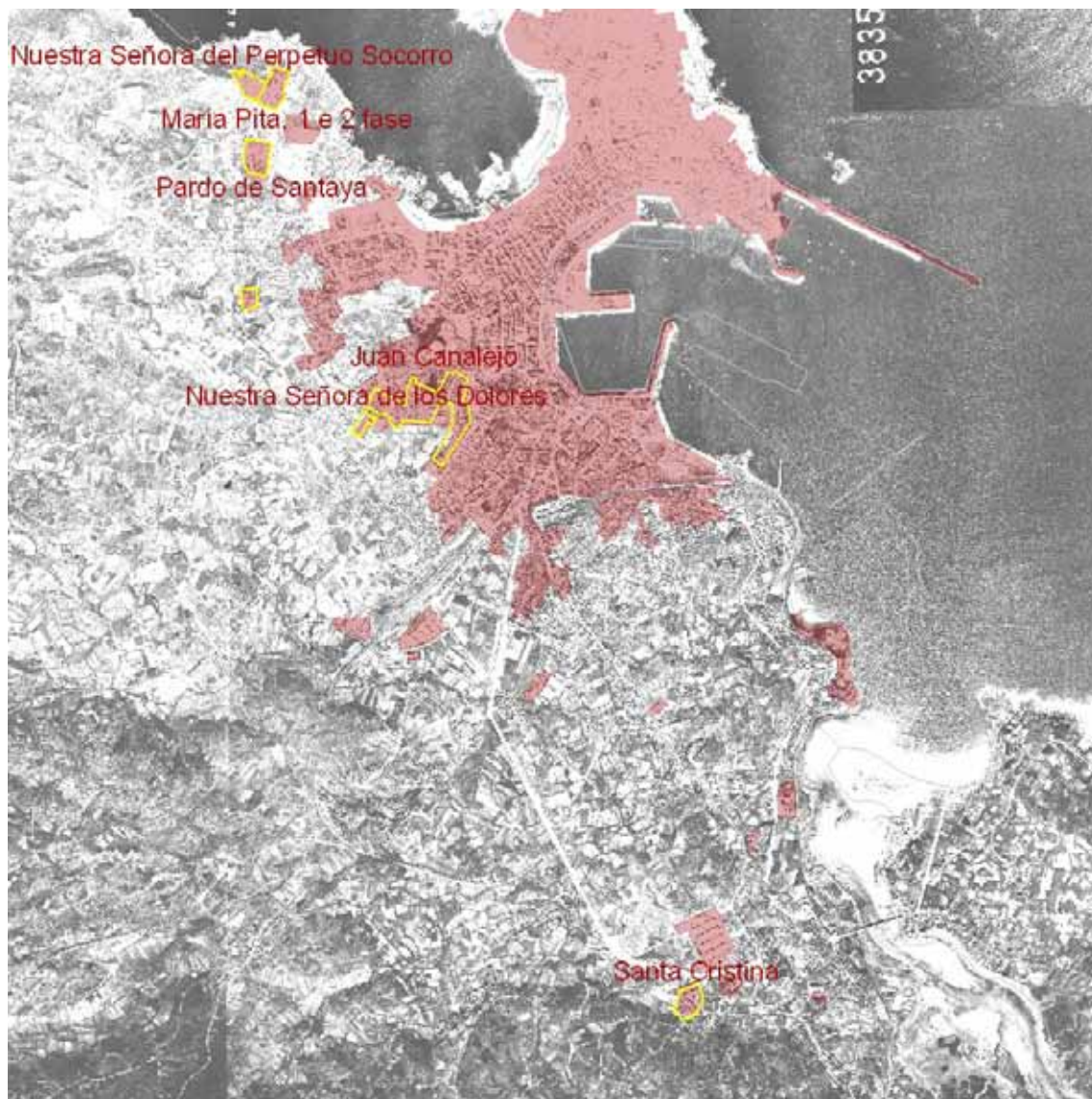
¹¹² Véxase capítulo catro no apartado referente a Oleiros para profundizar neste tema.



[64] Imaxe 2.3.24. Estradas Estatais e Camiños veciñais en 1956.
 Fonte: Elaboración propia a partir de vectorización da foto aérea do Voo Xeral do Exército Americano.

O remate da construción das estradas dos plans xerais iniciados en 1860 e dos camiños veciñais de execución estatal (Dalda, 1992) supón un período de relativa calma, só interrompida por pequenos proxectos de variantes ou mellora nos acabados superficiais. Haberá que esperar ata os anos setenta para que comecen as obras da autoestrada do atlántico e dos estudos de conexión coa meseta (Nárdiz, 1992).

Neste período de vinte anos, ata a fin do réxime franquista, daranse os primeiros pasos de ocupación do territorio rural cunha visión xenuinamente urbana. As diversas formas de asentamento territorial (urbanizacións, parcelacións, apertura de viais, ocupación de beirarrúas), empezarán a colonizar un territorio vacuo de planeamento xeral apoiado no único elemento estrutural que foi planeado nas décadas precedentes: a estrada.



[65] Imaxe 2.3.25. Situación de grupos de vivenda social en 1956
 Fonte: EIEL. 2006. Estudio de Áreas Supramunicipais.

No ámbito da política residencial, é o momento dos grupos residenciais de vivenda obreira. Neste caso, como vemos na imaxe 2.3.25, se localizarán preferentemente no extrarradio inmediato do solo urbano. Constitúe deste xeito, o primeiro elemento desligado da trama urbana continua, xunto con equipamentos especializados; balnearios (Arteixo), dispensarios, cuarteis militares, infraestruturas de captación (A Telva) e principalmente zonas de industrialización deslocalizada. Precisamente, o grupo Santa Cristina, en Palavea, responde a unha necesidade puntual de vivenda por parte dos traballadores da Fábrica de Armas situada ao carón.

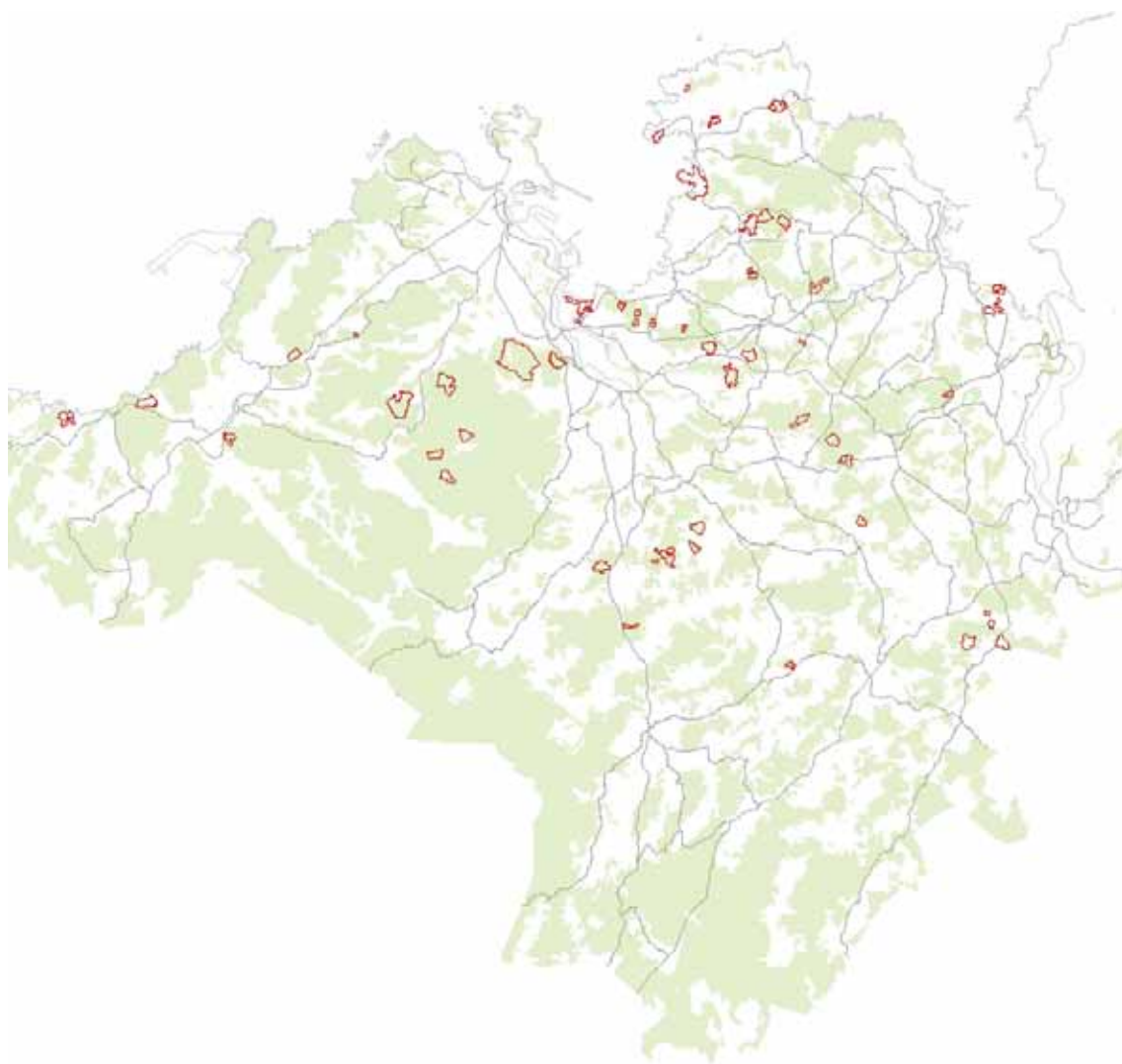


[66] Imaxe 2.3.26. Situación das vivendas sociais da década dos cincuenta no ano 2006
 Fonte: EIEL. 2006. Estudio de Áreas Supramunicipais.

Co paso dos anos (véxase imaxe 2.3.26), estes grupos residenciais xurdidos ás aforas do núcleo compacto, han ser absorbidos pola malla urbana. Poren, o crecemento urbano, apoiado nos distintos plans urbanísticos obviarán calquera intento de integración destas pezas. Nos casos no que isto ocorre, máis ben parece froito da casualidade do paso continuo da rúa. Esta é unhas das consecuencias máis rotundas da construción por plans parciais no que cada planeamento de desenvolvemento actúa de maneira autónoma (PP Labañou, 1971; PP Os Rosais, 1972 e 1991).

Outra forma de ocupación territorial, exprésase nas chamadas urbanizacións, xurdidas a partires dos sesenta, en sintonía coa muda do sistema autárquico e o despegue económico da década. O profesor Dalda¹¹³ propón dous sistemas de ocupación temporalmente diferenciados: Urbanizacións entre 1965 ata 1971 e Promocións e parcelacións urbanas dende 1970 ata 1979.

¹¹³ Formas y elementos territoriales (tese doutoral non publicada), Op. Cit.



[67] Imaxe 2.3.27. Urbanizacións ao marxe de planeamento superior xurdidas dende 1960
 Fonte: EIEL. 2006. Estudio de Áreas Supramunicipais. Elaboración Propia.

Porén o fenómeno urbanizador, entendido como transformación do solo rural para usos residenciais sen as suficientes garantías legais, leva aparellado una dilación temporal que traspasa os primeiros anos da democracia. Estas urbanizacións escapan das zonas cultivables, apoiándose nas ladeiras de terra de montes, principalmente en zonas limítrofes entre concellos e con accesos a estradas secundarias, agás as implantadas en zonas turísticas ligadas a actividades costeiras.

Nalgún caso, a actividade urbanística regulada foi capaz de encouzar este fenómenos espontáneos cara unha política de xestión urbana de consecución de solo para equipamentos e incorporación destas zonas a plans de desenvolvemento parcial, como aconteceu no termo municipal de Oleiros. No concello de Betanzos, non se apreciaron estes fenómenos exógenos habida conta do seu reducido tamaño e da gran capacidade de atracción do seu núcleo urbano. Outros factores de menor relevancia puideron ser a distancia con respecto á cidade da Coruña e a riqueza do solo rural (onde os escasos montes de forte pendente se localizan nas marxes dos ríos Mendo e Mandeo) que imposibilitan un cambio de uso inmediato.

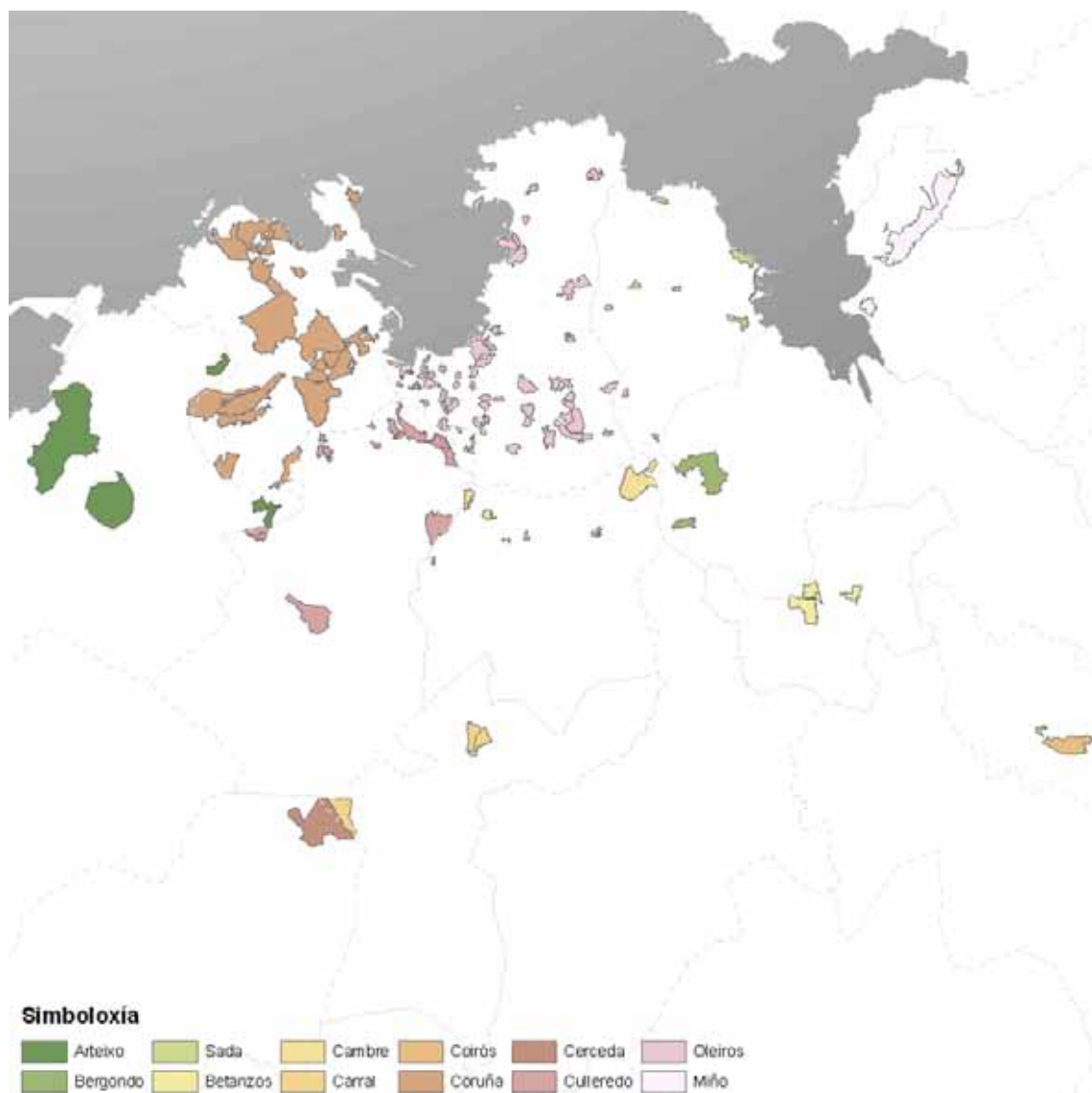
Con todo, a expansión no territorio da área urbana compre entende-la como unha parte do crecemento producido. Así temos, que os procesos de absorción poboacional e expansión do fenómeno urbano foron debidos a os seguintes feitos:

- Densificación dos núcleos orixinais por aumento de volumes edificatorios.
- Expansión dos núcleos primitivos nas súas contornas inmediatas, ata acadar nalgúns casos (Oleiros, Culleredo, Cambre, etc) a total fusión dos seus límites.
- Colonización dos bordes camiñeiros.
- Autoconstrución de vivenda unifamiliar en parcelas agrarias con fronte a vía pública, cando non da construción de edificio de vivendas en altura amparados nas Normas Subsidiarias dos anos setenta con altura permitida 1,5 o ancho do viario ao que da fronte.
- Ocupación de zonas forestais e de monte baixo por urbanizacións e parcelacións de dubidosa legalidade¹¹⁴.
- Desenvolvemento de novo solo por actuacións reguladas no planeamento.

Este traballo doutoral fai un estudo analítico do planeamento desenvolvido nestes cincuenta anos, netamente sobre os plans parciais que se rexistran na súa totalidade. A maiores recóllense plans especiais, plans sectoriais e estudos de detalle, ademais das urbanizacións dos anos setenta en Oleiros, que en conxunto suman 135 unidades que aglutinan a forma na que se desenvolveu a ocupación de solo.

D forma de representación cartográfica amosámola por temas (por concellos, análise temporal, cualificación urbanística, clasificación do solo e sistema de actuación) que subministrarán unha visión de conxunto nunha das zonas de maior desenvolvemento urbanístico de Galicia.

¹¹⁴ O Planeamento urbanístico moderno foi obxecto de aprobación, garda e custodia por parte de dúas administracións ao longo do século XX. Así a Dirección General de Arquitectura y Urbanismo, pertencente ao Ministerio de Vivienda, era quen informaba e aprobaba o planeamento por medio das Comisións Provinciais de Urbanismo, ou Comisión Central de Urbanismo para capitais de provincia (artigo 28 da Ley de 12 de mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana), ata o traspaso das competencias en materia urbanística que sinala o Estatuto de Autonomía no ano 1981. Nese momento, A Xunta de Galicia, pasa a informar o planeamento por medio da Dirección Xeral de Urbanismo adscrita á Consellería de Política Territorial e Obras Públicas. Nalgúns casos o material arquivado foi obxecto de extravío ou desaparición nos sucesivos traslados feitos ao longo dos anos.



[68] Imaxe 2.3.27. Planeamento de desenvolvemento por concellos
 Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

Segundo os datos da Web de Información Urbanística, os concellos da Coruña, Oleiros e Culleredo aglutinan o 56% de todo o planeamento de Galicia, porcentaxe que sube ata o 79% se o comparamos a nivel provincial.

No caso da Coruña, incide especialmente o tamaño das pezas urbanizadas e o aparente maclado territorial que ao longo destes cincuenta anos rodearon a cidade existente. Oleiros amosa un comportamento distinto, xa que a distribución espállase por gran parte do territorio si ben é certo que a maior produción de pezas urbanas coincide cos límites máis próximos á cidade da Coruña e ao longo dos corredores principais. Culleredo amosa un corponentamento moi focalizado na parte norte, no límite co termo municipal da Coruña con actuacións de pequeno e mediano tamaño.

O estudo de detalle resulta ser un instrumento de gran uso nos concellos de Cambre, Culleredo, Sada e Arteixo onde o planeamento xeral sanciona extensas delimitacións de solo clasificado coma urbano. En Arteixo, son as decisións extramunicipais as que han ordenar un concello vencellado as actuacións industriais. Este concello participa na urbanización de solos forestais

para construción de vivenda unifamiliar na confluencia dos límites entre Coruña e Culleredo, onde se implanta o primeiro campo de golf da rexión urbana a finais dos anos setenta.

Destaca en Cambre as actuacións no lugar do Temple, porción de solo que se introduce a modo de cuña na vertente sur do monte de Montrove. Este solo foi obxecto dunha intensa actividade urbanizadora con grave carencia de equipamentos durante os anos setenta e eoitenta do pasado século, adquirindo unha inercia de completado urbano nas décadas posteriores. No mesmo concello destaca tamén unha actuación conxunta co termo municipal de Sada para crear un polígono industrial, do Espírito Santo, que incluírá estes concellos naqueles que teñen solo industrial. Pequenas actuacións de urbanización para vivenda unifamiliar nos arredores da autoestrada e complexión do núcleo de Cambre mediante estudos de detalle completan o proceso de crecemento planificado deste concello.

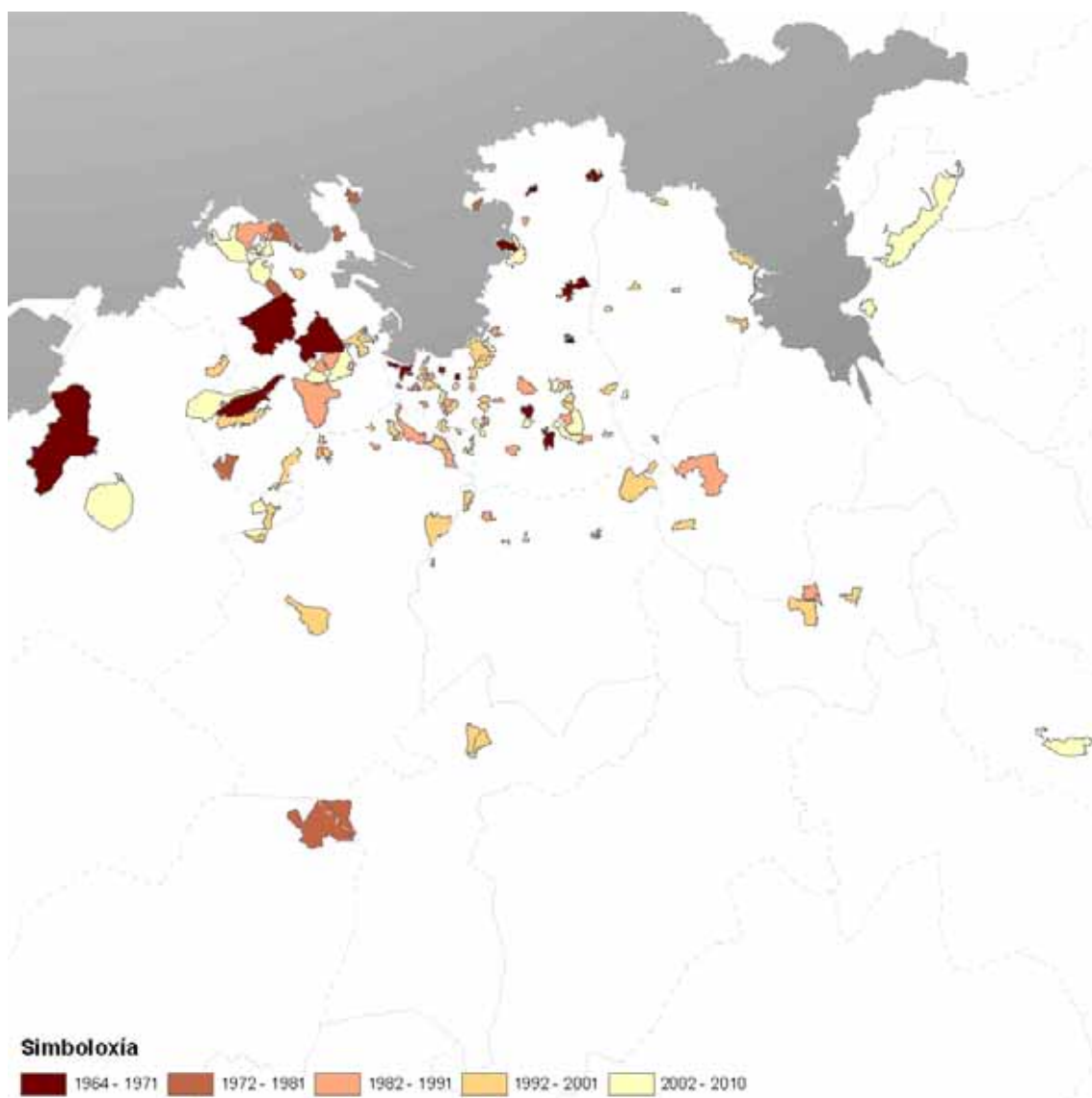
Pola súa banda, e ao marxe das pequenas actuacións industriais no bordo sur, a política urbanística do concello levou a acrecentar o tamaño do núcleo principal, incorporando pequenas actuación de vivenda unifamiliar en distintas parroquias.

Carral, Betanzos, Bergondo, Coirós e Cerceda tamén iniciaron procesos de creación de polígonos industriais con axudas dos organismos estatais (SEPES) ou autonómicos (Xestur-IGVS). Ao marxe, a finais dos anos setenta e comezos dos oitenta, entre Carral e Cerceda e a máis de vinte quilómetros da cidade iníciase a venta de parcelas para construción de vivenda unifamiliar tipo chalés.

O Concello de Coirós a máis de trinta quilómetros do núcleo urbano da Coruña, grazas ao acercamento temporal que supuxo a construción da Autovía do noroeste A-6 de conexión coa meseta está a desenvolver pequenas actuacións de vivenda unifamiliar que completan o polígono industrial de Pedrapartida, onde xa se teñan trasladado empresas situadas con anterioridade na cidade da Coruña, concretamente no polígono da Grela (Emesa, en 2003) dando paso á construción dun centro comercial no seu lugar.

Finalmente, destaca no sector oriental, e xa no concello de Miño, a creación de urbanizacións vencelladas á segunda residencia, que duplicarían o número de vivendas no termo en tan so tres anos, pasando de 1.625 a mais de 3.500 vivendas¹¹⁵, aparelladas co terceiro campo de golf da zona estudada.

¹¹⁵ Número de vivendas actuais (INE-2001) e número de vivendas creadas (planeamento urbanístico; plans parcais de Piñeiros PP-3 e Plan Parcial de Vilacoba e Perbes para actuación dun complexo residencial-deportivo).



[69] Imaxe 2.3.28. Ocupación territorial no tempo.
 Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

A análise temporal da imaxe 2.3.28 resulta significativa por dous motivos. En primeiro lugar serve para explicar cándoo se foron creando as pezas no territorio, o que responde a unha situación de oportunidade máis que de verdadeira dirección; en segundo lugar, e moi relacionado co anterior, ónde se estableceron, pois a accesibilidade ao lugar é condición indispensable para a viabilidade das propostas. Neste senso, as estradas construídas ao longo do primeiro terzo do século XX teñen un papel fundamental na difusión da urbanidade.

Si ben a lei do solo do 56 prevé na súa disposición transitoria sétima segunda¹¹⁶ a revisión dos actuais plans que ordenan o crecemento nas cidades de España, o certo é que na Coruña o Plan Xeral de Aliñacións aprobado no ano 1949 seguirá vixente ata a entrada en vigor do Plan Xeral de Ordenación Urbana aprobado por orde ministerial o 30 de novembro de 1966 e publicado no BOE o 10 de xaneiro de 1967¹¹⁷.

¹¹⁶ “7ª (...) 2. Las Comisiones Provinciales de Urbanismo podrán imponer la revisión de los planes actualmente en vigor.” (Ley 12 de mayo de 1956, de Régimen del Suelo).

¹¹⁷ Ciudad y Territorio ½ Xuno 1975, especial Galicia.

Na década dos sesenta e principio dos setenta, as accións urbanizadoras veñen dirixidas dende as políticas estatais de Polos de Desenvolvemento, materializadas concretamente no polígono industrial da Grela que une a cidade coas grandes instalacións industriais de refino de petróleo e manufactura de aluminio no extremo oeste, e no polígono industrial de Sabón, xa no termo municipal de Arteixo. A localización industrial completárase con instalacións no fondo da ría, xa no concello de Culleredo, que pasarán a ser obxecto de reconversión no presente. Os esforzos en materia residencial centráranse na ocupación dun amplo val regado polo río Monelos e atravesado pola recentemente construída avenida da Vedra no que se chamará o polígono residencial de Elviña, estruturado en catro fases non todas executadas. Dentro do límite da primeira fase, desenvolveuse a creación do Barrio das Flores dividido en cinco unidades habitacionais de catrocentas vivendas. A creación deste barrio, supón o realoxo das familias que xa se tiñan instalado nas contornas da cidade existente e que ocupaban parte do polígono residencial delimitado polo poder central.

Pola súa banda, o proceso urbanizador de iniciativa privada actuaba en gran medida aproveitando os baleiros da lexislación vixente ou amparado no escaso control por parte da autoridade competente en materia urbanística. Neste senso, o concello de Oleiros foi obxecto de practicamente tódalas iniciativas dada as súas especiais características naturais. Desta época é a delimitación dunha extensa área para urbanizar, amparada na *Ley de centros y Zonas de Interés Turístico Nacional*¹¹⁸, CITN Santa María de Canide¹¹⁹ e que non chegou a finalizarse ata a aprobación dun plan parcial o 20 de maio de 2003 polo pleno municipal.

No segundo chanzo de estudo, o que vai de 1972 ata 1981, a práctica totalidade do planeamento se realiza no termo municipal da Coruña, en desenvolvemento do Plan Xeral de 1966, mediante plan parciais promovidos polo mesmo concello. Desta forma se da resposta ao aumento de poboación experimentado nesta década, superior aos corenta mil efectivos. Procesos exógenos se dan nos límites municipais, O Temple en Cambre, Fonteculler, Acea da Má, e O Burgo en Culleredo que conta con planeamento xeral dende 1970, Santa Cristina e Perillo en Oleiros, Meicende en Arteixo. Todos eles sen planeamento xeral aprobado e amparados nas Normas Subsidiarias Provinciais dos anos 72¹²⁰ e 76. Ao marxe deste crecemento, delimítase unha extensa superficie maior de 100 Ha entre os concellos de Cerceda e Carral, no límite co termo municipal de Culleredo e que se chamará Urbanización o Castelo. A finalidade é a reparcelación de monte baixo para a venda de soares aptos para a edificación.

O terceiro período de estudo, o que vai de 1982 ata 1991, supón a entrada en vigor dos planeamentos xerais para os concellos da contorna; Oleiros, 1984, Cambre e Carral, 1986; Culleredo que xa ten Plan Xeral dende 1970, revisa o seu documento que finalmente se aproba no ano 1987. Arteixo, conta cunha Delimitación de Solo Urbano do ano 1977 que dará paso a unhas Normas Subsidiarias aprobadas por CPU no ano 1995. Pola súa banda, A Coruña revisa o seu planeamento que se aproba en xaneiro de 1985, un plan adaptado a nova lei do solo do

¹¹⁸ Promulgada o 28 de decembro de 1963.

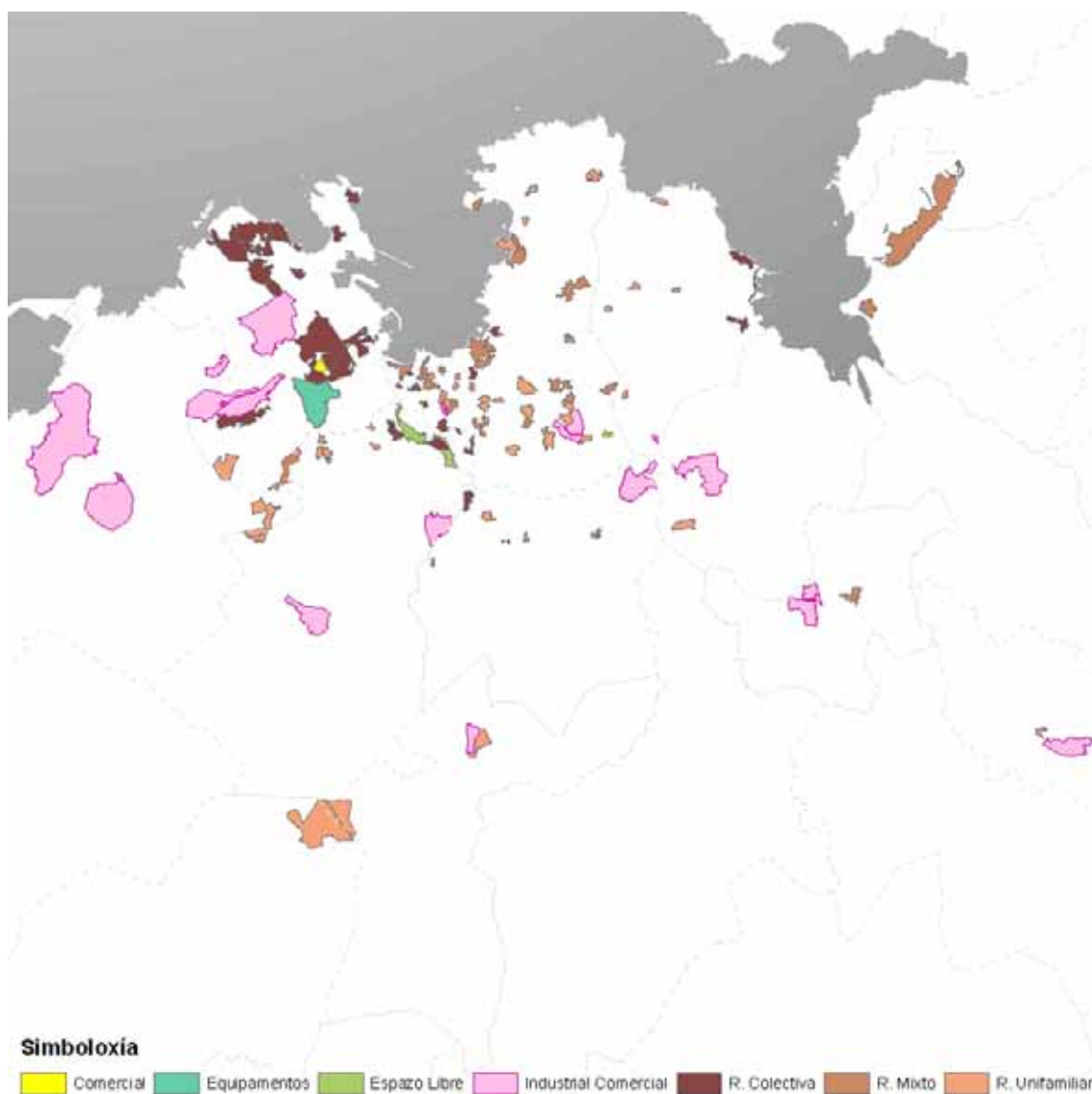
¹¹⁹ Decreto 1312/1966 de 12 de mayo, do Ministerio de Información y Turismo.

¹²⁰ Aprobación provisional da CPU (18.03.70); anuncio de información pública no BOP 816.06.70); publicación polo Ministro de la Vivienda no BOE (28.03.72); aprobación de modificacións polo Ministro (11.07.72).

75 e co regulamento de planificación vixente dende o 78. Na cidade, se revisa o plan dos Rosais Norte e se tramita un novo documento. Ao longo da Avenida de Lavedra se constrúen polígonos comerciais, residenciais e se inicia a expropiación dos terreos para implantar o Campus da Universidade. Estes anos marcan un continuado proceso de enchido ao longo das estradas nacionais, especialmente a N-VI, proceso que tentará corrixirse co planeamento de Oleiros cun claro intento por minimizar a construción dispersa e dirixido á complexión dos núcleos principais (Perillo, Oleiros capital e Santa Cruz principalmente). Mentres tanto Betanzos e Bergondo, que non aprobará as súas normas ata o ano 1992, urbanizan solo industrial nas marxes da citada estrada nacional, incrementando a oferta de solo industrial fora da primeira coroa de expansión da cidade.

Na seguinte década, serán os concellos de Cambre (polígono industrial do Espírito Santo), Carral (polígono industrial dos Capelos) e Culleredo (polígono industrial de Alvedro e Centro Loxístico de Transportes) os que se sumarán a esta oferta de solo industrial fora da contorna urbana da cidade de Coruña. En Oleiros se producirá a case completa colmatación do espazo entre Perillo e Santa Cruz coa aprobación de tres plans parciais (SUNP-E As Galeras, 07.07.1995; SUNP B-14R Lóngora, 09.09.1997; SUNP D-15R Romardeiro, 01.10.1998), coa construción dun centro comercial e confiando na capacidade estruturante da vía autonómica AC-173. A Coruña aproba un novo documento xeral no ano 98, que desenvolverá na década seguinte os plans parciais de San Pedro-S2 (na década dos setenta Plan Parcial Rosales Sur), Eirís-S6, Mesoiro-S5, Someso-S7 e Parque Ofimático-S10, nestes dous últimos casos citados para rematar a urbanización dos terreos da cara norte de Elviña e creando unha futura área de centralidade.

A primeira década do século XXI impulsa a creación de novos polígonos industriais (SRAU-Pedrapartida, 16.10.2003) en coirós, apoiado na autovía A-6 de unión coa meseta, (SUNP-I-33R Iñás e SUNP I-3 en Oleiros) como polígonos comerciais, e novas actuacións industriais en Ateixo, co polígono industrial de Morás adscrito ao Plan Sectorial de Áreas Industriais da Xunta de Galicia. No termo da Coruña se amplía o polígono comercial de maioristas da Coruña co polígono industrial de Vío (07.07.2003) sen a debida construción de variantes e un estudo de mobilidade integrado. No que respecta a sectores residenciais se completa o espazo do Seixal na N-VI coa construción de 169 vivendas no SUNP B-29R O Vieiro.

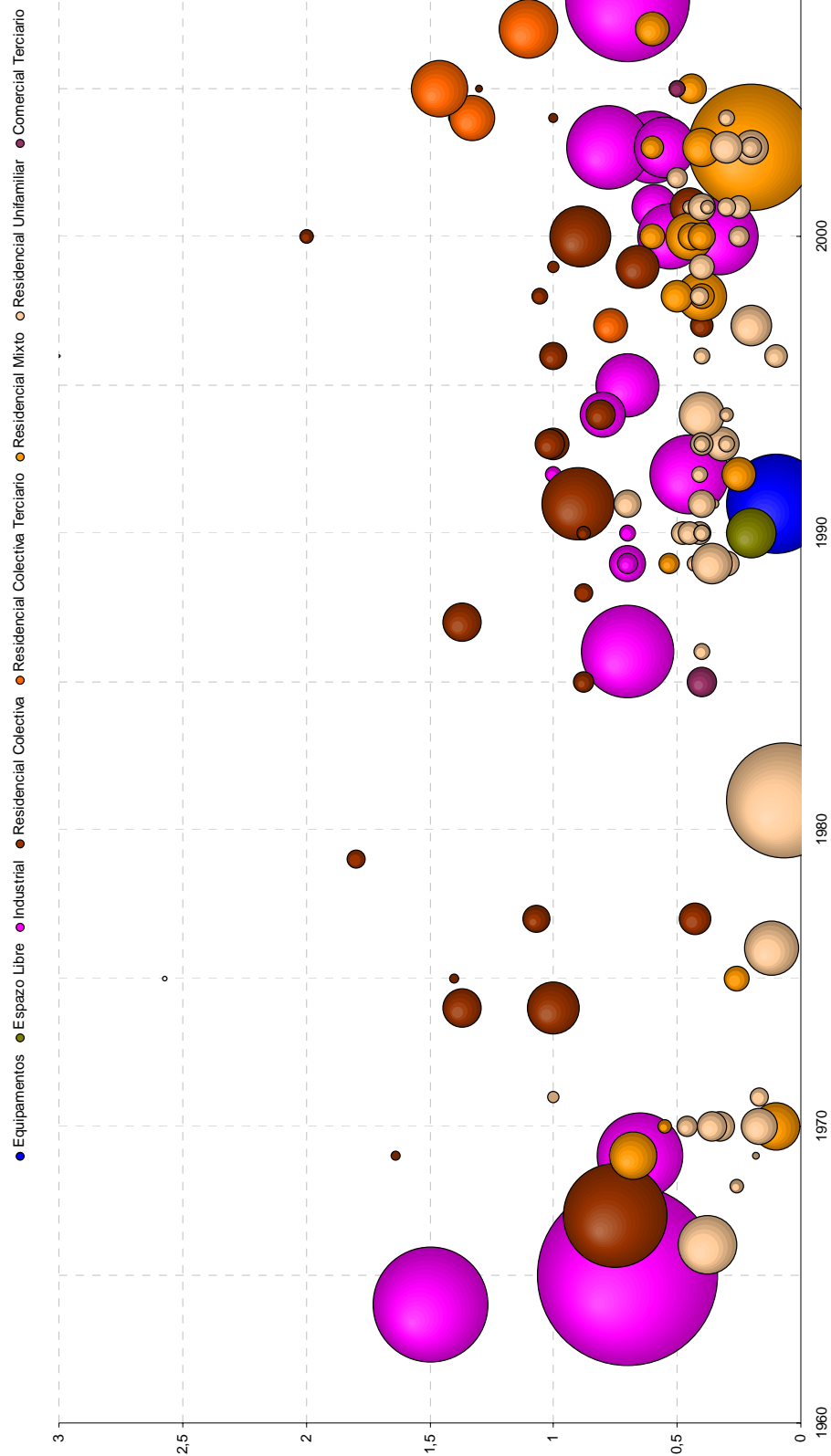


[70] Imaxe 2.3.29. Uso do solo do planeamento de desenvolvemento estudado
 Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

É na clasificación do solo onde atopamos unha lectura máis clara do que acontece no territorio. Si ben a especialización industrial vai ter unha orientación suroeste, non é menos certo que se produce un fenómeno de espallamento cara outros sectores, seguindo as estradas nacionais VI e 550 cara Lugo e Santiago respectivamente.

A execución das autovías de conexión coa meseta potenciou o cambio de uso en lugares de ata ese momento de pouca accesibilidade ou afastados da cidade reitora. En segundo lugar, percibimos que as maiores intensidade de uso residencial se han dar no termo municipal da Coruña e tamén no fondo de ría, propiciado pola existencia de asentamentos anteriores. A estas zonas hai que sumar a vila de Sada que ordena o espazo limítrofe con bloques de vivenda en altura. Finalmente, as zonas de media e baixa densidade repartiranse polo territorio circundante á cidade en función da súa accesibilidade e programación.

Desenvolvimentos Urbanísticos Segundo o Uso do Solo

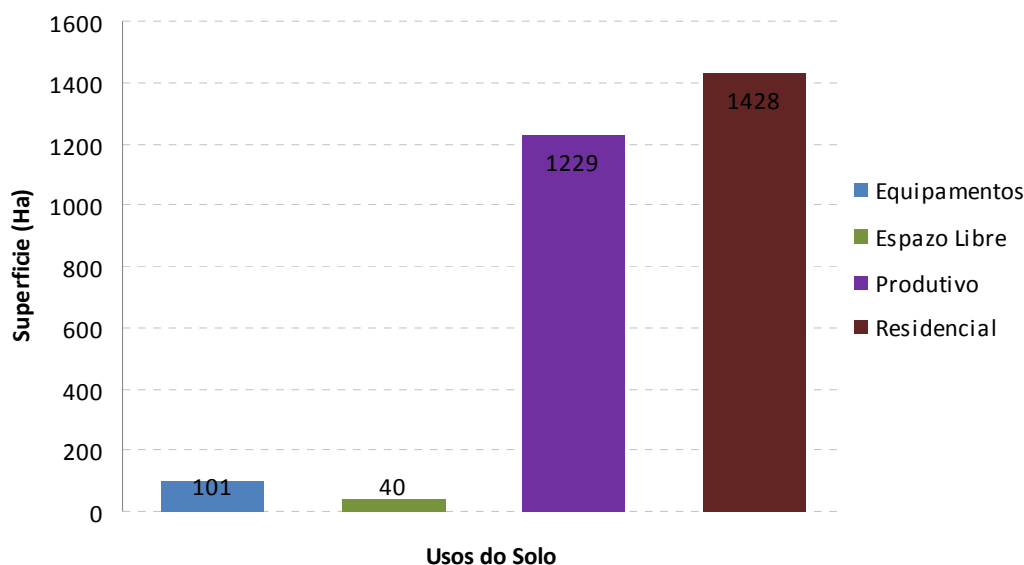


[G46] Gráfico 2.3.3. Usos do Solo. Área Urbana.
Fonte: Elaboração Propia.

O arranque da deslocalización urbana a gran escala se produce coa aparición do polígono industrial de Sabón. As necesidades de residencia de nova poboación dará lugar á delimitación do polígono residencial de Elviña, máis será a propia cidade a que admita parte do incremento poboacional coa conseguinte devaluación do seu patrimonio edificado ao permitirse unha intensidade de uso maior (González Cebrián, 1984; Precado, 1991). No caso dos desenvolvementos industriais, podemos advertir un constante desenvolvemento de novos solos que completarán 1.229 Ha. adicadas a este uso no período estudado.

Fora do período estudado nesta tese de doutoramento pero con relevante incidencia para posteriores estudos, compre sinalarmos a substitución paulatina das grandes pezas internas dentro do polígono da Grela-Bens. Fenosa e Emesa deron paso a sendos complexos comerciais atractores dunha forte mobilidade privada. No futuro tamén se recolle a recolocación de Estrella Galicia cara un polígono exterior ao límite municipal para deixar paso a unha mazá de usos mixtos¹²¹.

Uso do Solo. Área Urbana



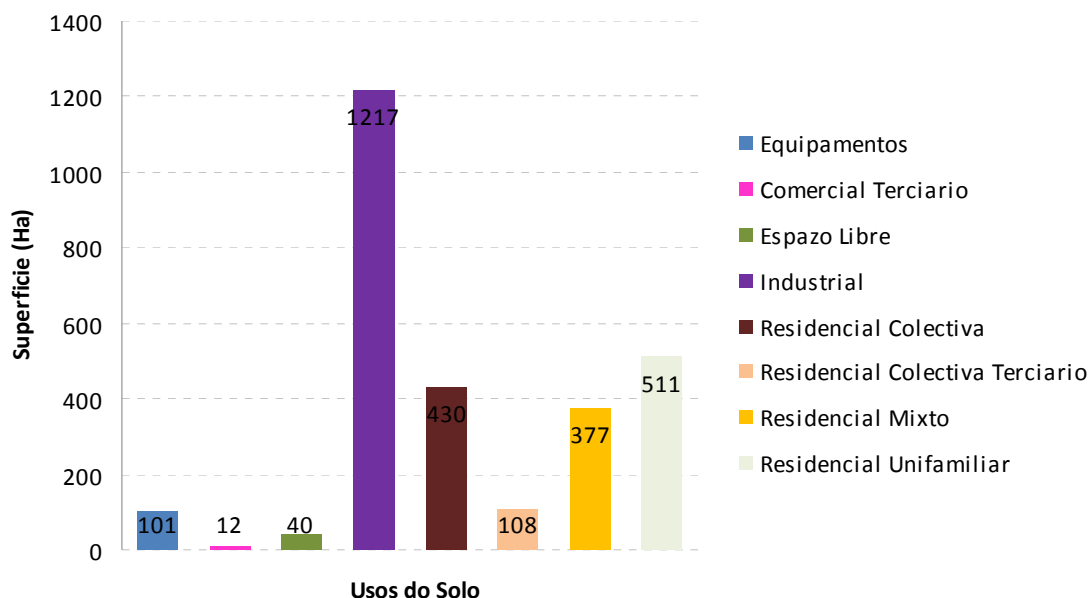
[G47] Gráfico 2.3.4. Usos do Solo
Fonte: Elaboración Propia.

A falta doutros elementos relevantes no territorio, o equipamento rexional por excelencia é a Universidade da Coruña, creada a partir de 1990 na periferia urbana da cidade central. A súa especificidade unida á ausencia de residencias para a comunidade universitaria posibilitou un incremento da mobilidade na zona xunto coa dislocación do sistema de arrendamentos urbanos na propia cidade herculina (Martínez, 2010, p. 121-137).

¹²¹ Polígono de Actuación do PXOM-09 con aprobación inicial.

No canto do solo residencial, apreciamos unha tendencia cara o uso monofuncional xa que so 108 Ha dispoñen de usos complementarios do volumen total dedicado a este uso que ascende a 1.428 Ha. A vivenda unifamiliar conleva a maior ocupación de solo con 511 Ha, deixando 430 Ha para a produción de bloques de vivenda colectiva.

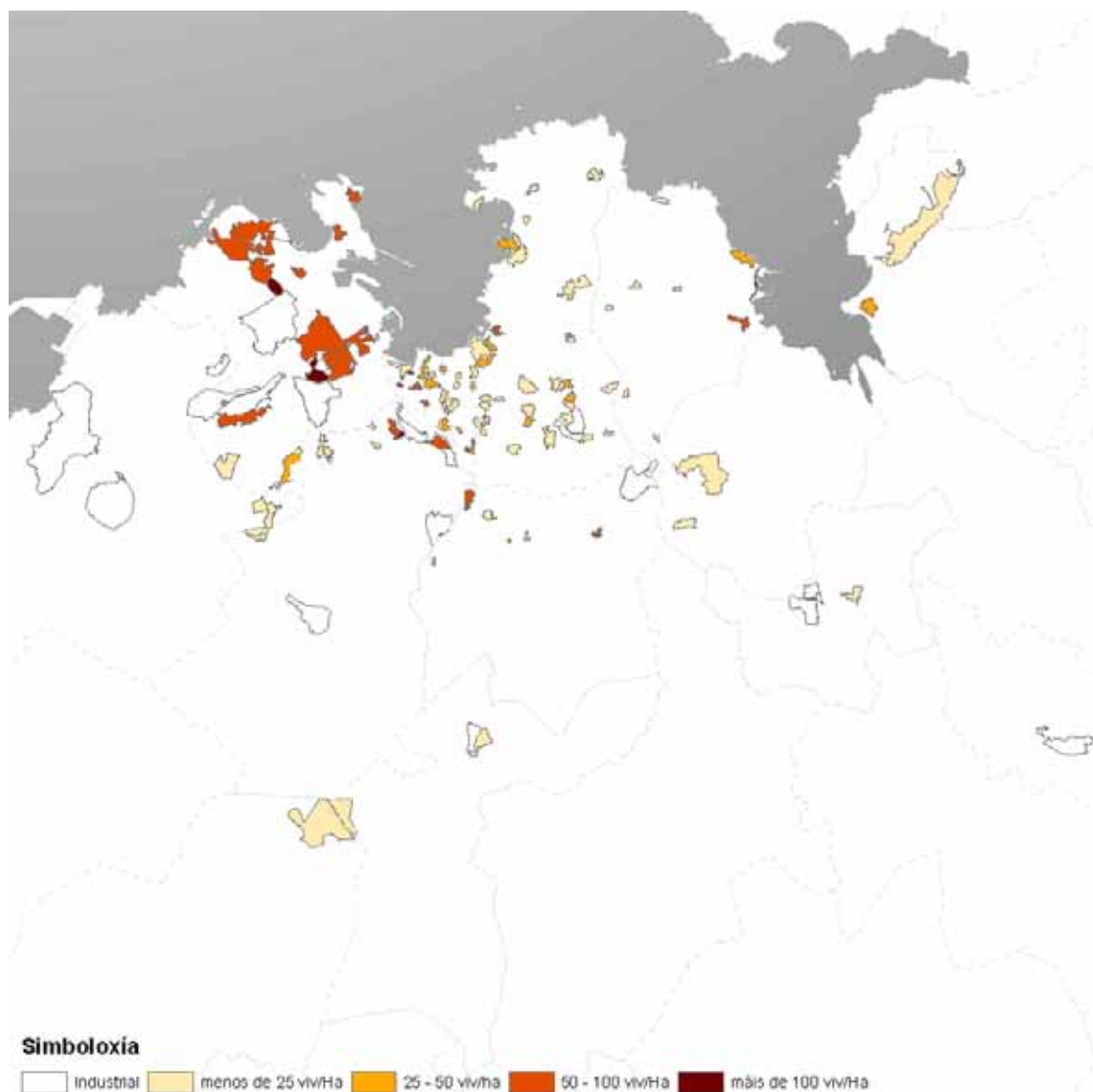
Uso do Solo. Área Urbana



[G48] Gráfico 2.3.5. Usos do Solo. Pormenorización.
Fonte: Elaboración Propia.

A creación de zonas verdes con aproveitamento residencial se atopan exclusivamente no concello de Culleredo, cunha gran franxa en contacto coa ría que serve de compensación aos crecementos na contorna da AC-211 e N-550 propiciados polo planeamento urbanístico.

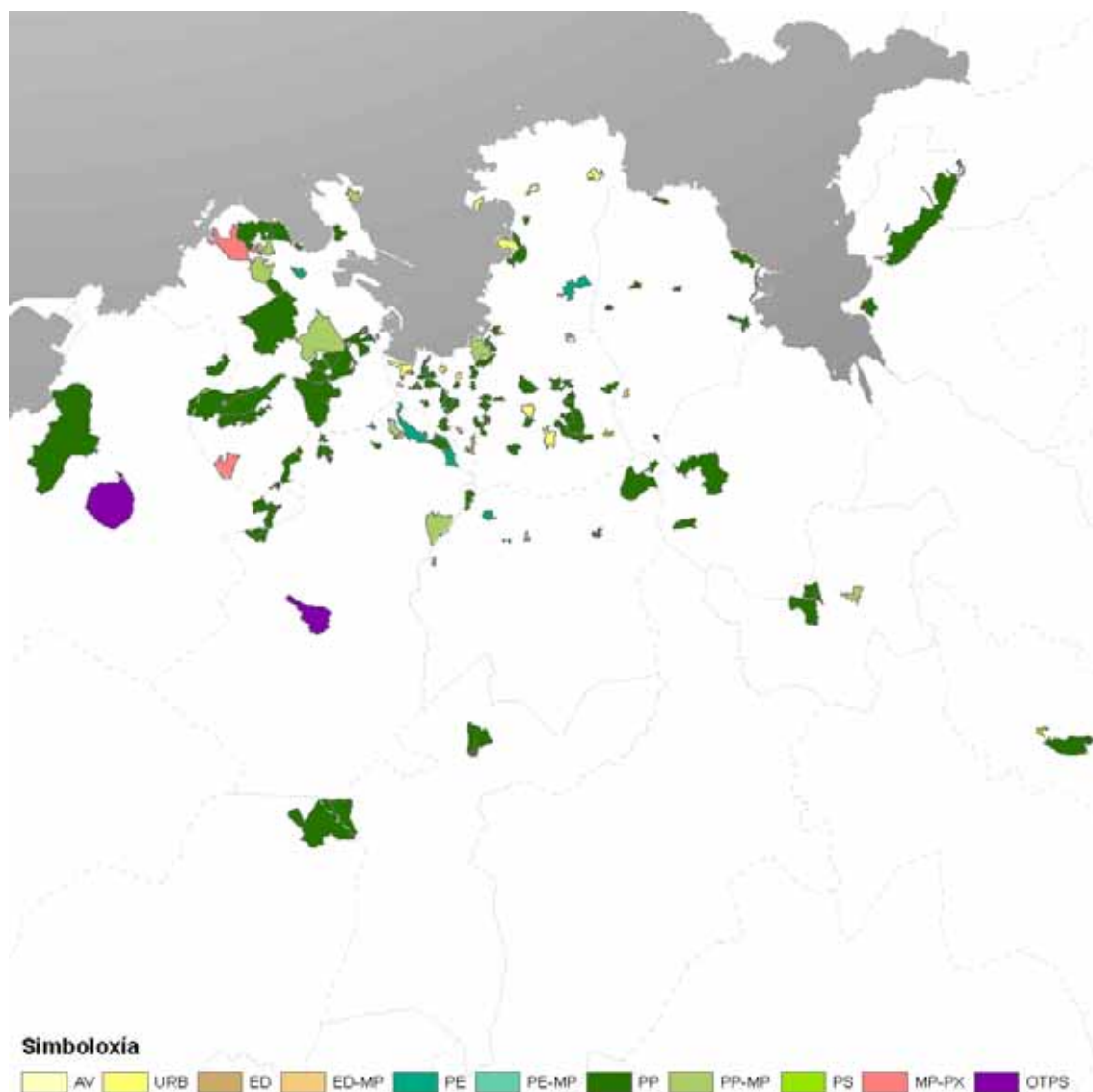
No capítulo cuarto veremos cada un destes crecementos pormenorizadamente no estudo por concellos do planeamento. Mais resulta dun grande interese a visión global de tódalas propostas de crecemento. Neste senso, compre salientar a ruptura que supón o período de transición de réxime cara a democracia. Unicamente a proposta de parcelación dentro do Monte Xalo coa urbanización O Castelo, aparece coma unha grande isla dentro do baleiro urbanizador. Despois, dous etapas se dan sucesivamente; a primeira se corresponde cunha xeración de planeamentos inicáticos con propostas de desenvolvemento parciais máis compactos. A segunda xeración, que coincide cunha maior capacidade económica dos promotores privados, experimenta unha maior intensidade tanto no número das propostas coma no seu tamaño, involucrando concellos dunha potencial terceira coroa (Miño, Coirós, Oza) vinculados polas vías rápidas.



[71] Imaxe 2.3.30. Intensidade de uso residencial (viv/Ha).
 Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

En efecto, as maiores intensidades de uso se dan na contorna da cidade de mediados do século XX, e no fondo da ría (Cordeda, SUNP-3, A Barcala, ED do Temple) con valores que achegan as 50 viv/Ha, e incluso superando as 100 viv/Ha nos casos do polígono do Ventorrillo e na recente urbanización de Someso-Recinto Feiral.

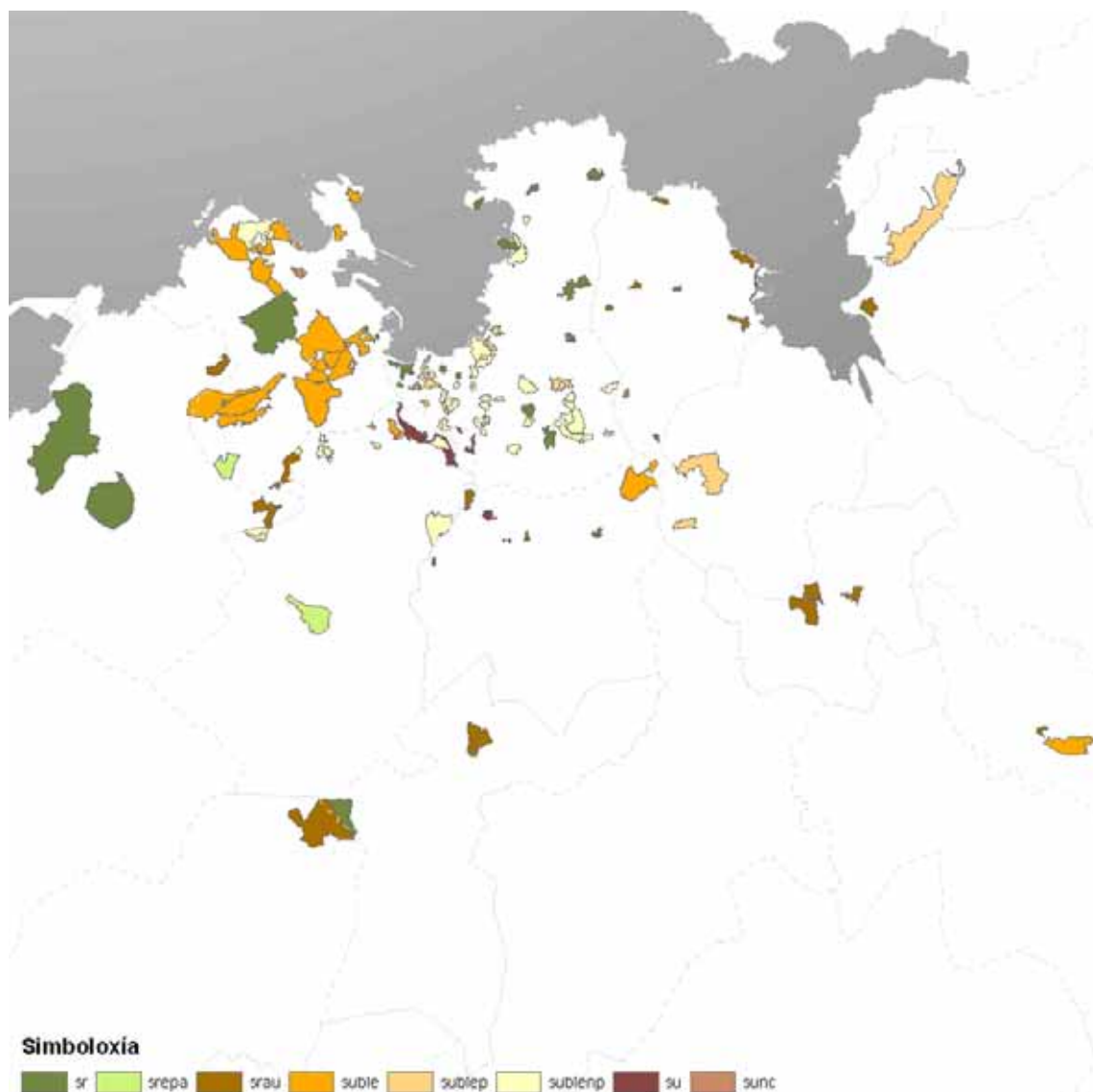
Oleiros, concello que desenvolveu gran cantidade de solo, tentou densificar os núcleos que o planeamento consideraba máis importantes, polo que as maiores densidades (que roldan as 60 viv/Ha) se localizaron nas contornas destes núcleos (Perillo, Santa Cruz e Oleiros capital) quedando os núcleos de Mera e O Seixal nunha segundo plano. Pola súa banda, Miño conta dende 2003 con novo solo reclasificado para vivenda con densidades baixas e medias segundo a proximidade ao núcleo principal, operacións urbanísticas orientadas a segunda residencia.



[72] Imaxe 2.3.31. Figura de planeamento.
(inclusión das aperturas de vía e urbanizacións parcelarias)
Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

Esta etapa de planeamento supón o triunfo da figura do Plan Parcial como instrumento idóneo para a formalización das novas pezas de cidade. Poren, a análise deste denota unha profusión da modificación destes plans, para adecuar o planeado sobre o terreo. Anterior a etapa do planeamento xeral, se formularon urbanizacións (atendendo ao artigo 23 da ley del suelo do 56) que eran simples parcelacións e reparcelacións de montes na maioría dos casos) localizadas na meirande parte dos casos no termo municipal de Oleiros¹²². Os instrumentos de ordenación territorial, aparte das vías de nova apertura, serviron para continuar coa política de localización de áreas industriais (CTL de Culleredo e Polígono Industrial de Morás en Arteixo). No termo municipal da Coruña, elaboráronse dous documentos que parten da modificación do plan xeral para establecer unha ordenación pormenorizada, este son; a Urbanización Breogán con MP-PGOU-66 do ano 1976 e o sector S-1 Portiño de modificación do PGOU-98.

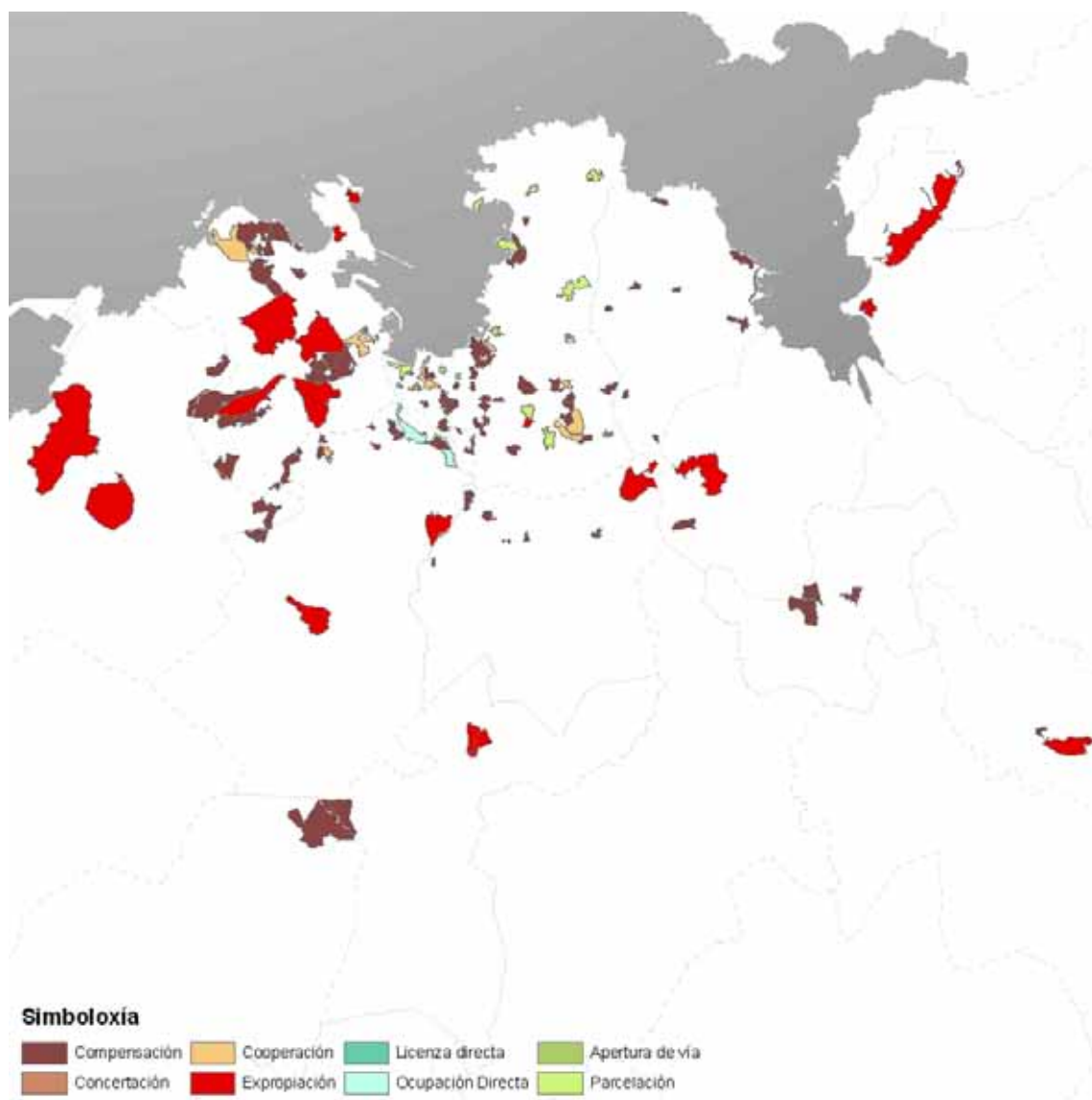
¹²² Ver Martínez (1981) formas de ocupación litoral, e tamén Dalda (1991) Urbanización y Formas Territoriales. Op cit.



[73] Imaxe 2.3.32. Clasificación do solo.

Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

Sobre a clasificación do solo, como era de espera a maioría obtivo a de urbanizable. Saen á luz aqueles desenvolvemento efectuados en solo rústico que en número adxudícanse as urbanizacións dos anos setenta pero en cantidade de solo transformado débémolos ás políticas económicas dos polos de desenvolvemento e recentemente á Lei de Ordenación do Territorio que pode interferir mediante plans ou proxectos sectoriais nas determinacións do planeamento vixente en cada concello. O uso da clasificación do solo rústico apto para urbanizar posibilitou a delimitación posterior ao planeamento de sectores amplos da área urbana que non estaban programados nos plans xerais pero que repercutiron notablemente na adquisición de novo solo transformado. En Oleiros, si ben se apostou por priorizar os solos urbanizables programados, o certo foi que a figura do urbanizable non programado tivo maior volume de desenvolvemento.



[74] Imaxe 2.3.33. Formas e sistemas de actuación.

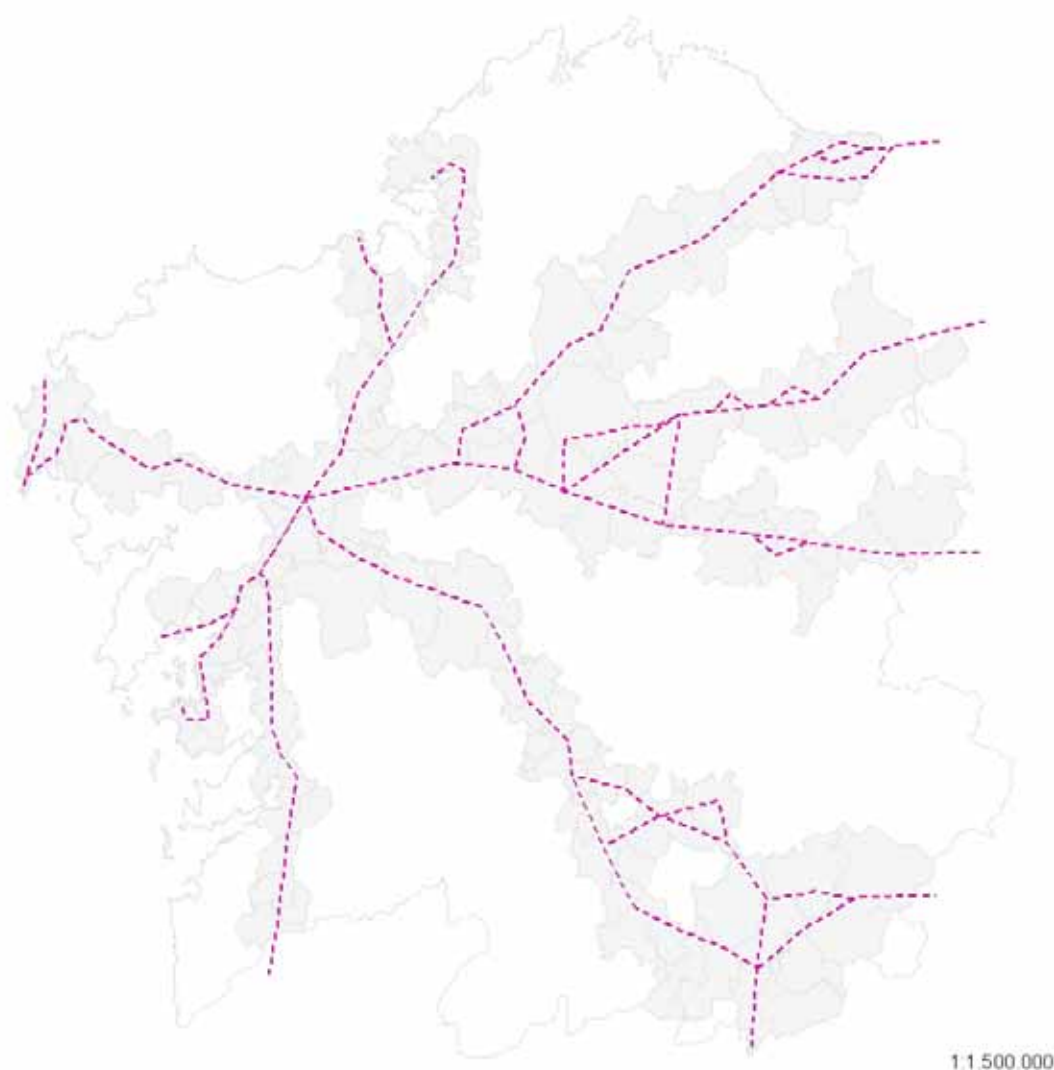
Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

Os catro sistemas de actuación que ditaba a lei do solo de 1956 eran: Cooperación, expropiación, compensación e cesión de terreos e viais, con diversos cambios introducidos polas seguintes leis ata chegar á actual no que distingue os sistemas directos (expropiación e cooperación) e indirectos (concerto, compensación e concesión de obra urbanizadora). Na imaxe 2.3.33 pódese observar que a expropiación non resulta un sistema residual, se non que as políticas públicas teñen un marcado peso orientado fundamentalmente a desenvolvemento de solo industrial. Neste caso é salientable a creación e ampliación do polígono de Piadela en Betanzos con fondos estritamente privados. Os medios indirectos, no que sobresaia a compensación, están orientados a promocións de pequeno e medio tamaño que aseguren a súa viabilidade económica. A aparición do sistema de Concesión de obra urbanizadora, extraído da lei valenciana e con gran éxito naquela comunidade, fai prever que este sistema pase a se-lo prioritario nas vindeiras décadas.

3. PLANIFICACIÓN DA REDE DE CAMIÑOS.

3.1. O PAPEL DAS VÍAS DE COMUNICACIÓN NA CONSTRUCCIÓN DO TERRITORIO.

A rede de camiños que atravesa un territorio supón, máis aló da súa capacidade funcional, o soporte das relacións entre as diversas formas do hábitat e as características paisaxísticas que son atravesadas. A topografía funcionaba como unha barreira que condicionaba o resultado final da acción humana sobre o territorio (Herce, 2002). Inda hoxe se resiste, nun último intento de reconciliación cos humanos, a perde-lo seu papel protagonista pese aos avances da técnica construtiva.



[75] Imaxe 3.1.0.0 Rede de Camiños de Santiago.
Fonte: Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

Os nodos que conforman a rede camiñeira están constituídos polas vilas e cidades dispostas no territorio segundo unha leis básicas de xerarquía¹²³, oportunidade e condicionantes ambientais e topográficos. Estes nodos son capaces de forzar a transformación das vías cando non a creación de novos camiños e abandono dos antigos. O caso máis significativo en Galicia ven marcado polo fito relixioso do achado da tumba do apóstolo Santiago, que converte á Compostela medieval como centro de paso obrigado (Imaxe 3.1.00). A revolución industrial, se ben tivo unha incidencia mínima na estrutura produtiva galega, trouxo consigo que unha débil pero incipiente burguesía cidadá, xunto coa nova distribución centralista do Estado que recoñecía as capitais provinciais como segundo chanzo no reparto de poderes, modificaran de novo a rede camiñeira en función das novas necesidades políticas e comerciais (Soria et al., 1994).

A construción das estradas modernas do XIX e principios do XX acercará o *hinterland* inmediato das cidades aos seus mercados naturais, adaptando incluso as colleitas ás necesidades urbanas (Bouhier, 1979). Paseniñamente, o asentamento tradicional onde o Nodo é a peza fundamental do sistema territorial da paso ao asentamento racional (na terminoloxía de Raffestin) onde a rede pasa a ser o elemento imprescindible que define un territorio (Herce et al., 2002; 8-10). O período político de mediados do século XX potenciará estas liñas marcadas no XIX coa adaptación das vías aos actuais modos de transporte, no que a mobilidade por estrada resulta moi superior a outros modos de transporte.

Nos seguintes apartados, veremos como se foi conformando a estrutura actual de estradas; primeiro coa creación da *Jefatura de Obras Públicas* e o papel da Deputación, para pasar aos sucesivos gobernos franquistas que inician a creación das autoestradas con especial incidencia no plan de accesos do ano 1974. Finalmente estudaremos o papel da Comunidade Autónoma unha vez feito o traspaso de titularidade que promulgou o Estatuto de Autonomía do ano 1981, cun análise pormenorizado do Plan Comarcal e do Plan de Estradas de 2008, co brazo executor condensado no Plan MOVE¹²⁴ 2010-2015.

¹²³ Obxecto de estudo sobre modelos teóricos; Christaller (1933) ou Lösch (1954). Asemade compre facer referencia á teoría de grafos e fractais (Mandelbrot, 1975) coma modelos matemáticos de referencia no estudo dos asentamentos humanos.

¹²⁴ Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica.

3.1.1 OS PLANS DE ESTRADAS DO SÉCULO XIX.

Falar da construción das estradas no século XIX é basicamente falar de dotar de accesibilidade a amplos espazos territoriais que ata ese momento utilizaban os antigos camiños medievais e señoriais para o desprazamento de persoas e produtos comerciais para a súa venda nas ben delimitadas cidades.

Nos comezos do século XIX as únicas vías de certa importancia que tiñan saída dende A Coruña eran o Camiño Real (General na denominación da Memoria de Argüelles de 1820) con chegada a Madrid, e os camiños transversais cara Tui pasando por Santiago de Compostela (*Camino Nuevo de La Coruña a Santiago*) e Fisterra, este último sen rematar como se pode ver no plano de Estradas da Provincia da Coruña de 1963 presentado polo *Jefe de Obras Públicas do Distrito da Coruña* Don Celedonio de Uribe.

De mediados de século son as sucesivas leis que sentan as bases para unha transformación total do sistema de comunicacións. A *Instrucción de Pidal* de 1845 separa as obras en estatais e provinciais. A *Ley de Travesías* de 1949 e o seu Regulamento que outorgaba ao Estado a concreción de aliñacións e o poder de decisión sobre os bordes nestes espazos (Nardiz, 2008; 105), e a *Ley de Clasificación General* (Ley Arteta) de 1851 que divide as estradas en **Xerais** (dende Madrid a capitais de provincia departamentos de Mariña e aduanas con gran movemento mercantil), **Transversais** (unen dous ou máis xerais), **Provinciais** (une unha transversal cunha xeral ou dous capitais de provincia) e **Locais** (exclusivas a cada concello)¹²⁵.

En 1857 se crea unha nova denominación das estradas introducida pola *Ley de Clasificación y Régimen de Carreteras* coñecida como *Ley Moyano*. Esta, clasifica as estradas en; **Primeiro Orde** (xerais e transversais incluíndo as conexións con apeadeiros ferroviarios), **Segundo Orde** (provinciais) e **Terceiro Orde** (locais e veciñais) con calzadas de 5,5 metros, 5 metros e 4,5 metros respectivamente.

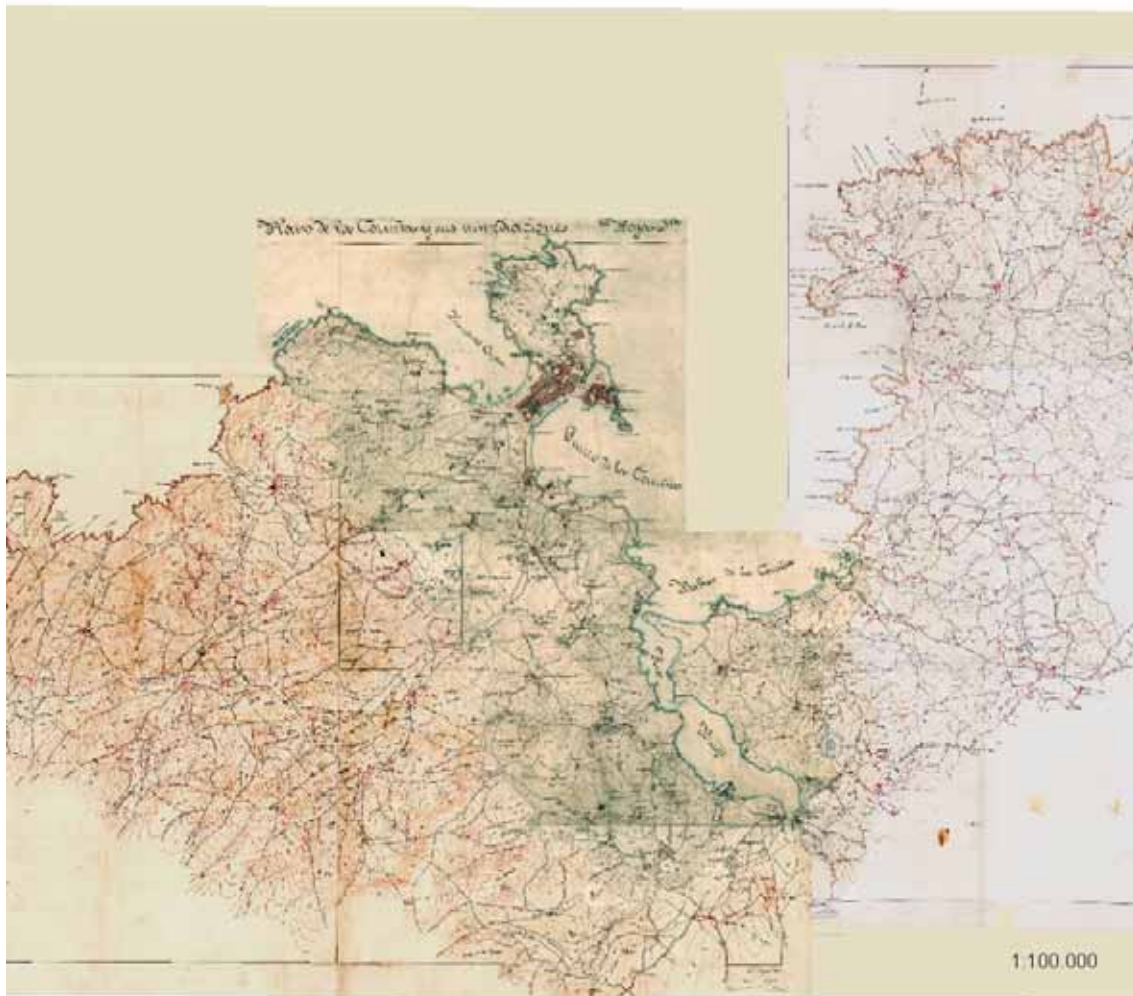
O primeiro *Plan General de Carreteras*, que aparece en 1860, contén un criterio de prioridades e principios de actuación nun marco provincializado que actúa como primeiro elemento de planificación (Dalda, 1992). Outros autores matizan esta afirmación; así Nardiz, (1992) sostén que neste primeiro plan de estradas “a rede crece por simple incorporación dos camiños antigos preexistentes”. Poren, os planos oficiais do Corpo do Estado Maior levantados entre 1845 e 1885 ofrecen unha visión descritiva do territorio que axudan a comprender o modelo de asentamento alí existente xunto coas rutas de comunicacións da época (Dalda, 1992).

O *Plan General* sufrirá modificacións ao longo da súa existencia; en 1864, pequenos axustes motivados polo recoñecemento sobre o terreo; en 1877 a modificación do plan incluíndo novas vías; finalmente e a partir de 1883 por iniciativa parlamentaria coa incorporación de novas estradas sen o debido consenso coa Administración. Chegado o ano 1901, o Plan conta con 48

¹²⁵ As estradas do Estado pasan a ser Xerais e Transversais, mentres que as xestionadas polos propios pobos serán as Provinciais e Locais.

estradas e 1.822 quilómetros. Segundo o profesor Dalda este aumento de liñas devalúa o carácter estruturante do inicial pasando a ser unha mera clasificación administrativa e aumentando a incertidume da súa total execución. Fúndanse as *Jefaturas Provinciales de Obras Públicas*, do que o primeiro responsable será o enxeñeiro Celedonio de Uribe (1823-1871)¹²⁶, que serán as encargadas da supervisión dos traballos destas vías

Plano de La Coruña y sus Inmediaciones. 1865-1866. E 1:10.000 (orix)
Oficiales del Estado Mayor; Fco. López de Quintana, Pedro Mella, Fco. O'Neale.
Servicio Geográfico del Ejército. Catálogo Galicia, num. S-96 e S-97



[76] Imaxe 3.1.01. Plano da Coruña e a súa bisbarra. Oficina do Estado Maior.
Fonte: Servicio Geográfico del Ejército. Catálogo Galicia.

En canto as estradas provinciais; O *Plan General de Caminos Provinciales* detalla a construción de once novos camiños en 1865, despois de que dous anos antes o Ministerio de Fomento llo encargara á Deputación da Coruña. O Plan recibe a ampliación de catro novas liñas en 1872 co que pasa a ter quince. En 1879 un novo Plan Provincial aparece en substitución do anterior, para dez anos máis tarde amosar os seguintes datos:

¹²⁶ A figura do Enxeñeiro Uribe é citada por Carlos Nárdiz (1992, 1998, 2008) e por Juan Luis Dalda en “El ingeniero Uribe y el arranque de las obras públicas provinciales en La Coruña (1859-1870)”, Boletín Académico, 2. 1985, ETSAC. Tamén na súa tese doctoral presentada en 1992.

52	<i>Estradas</i>
857	<i>Quilómetros totais</i>
153	<i>Quilómetros construídos</i>
71	<i>Quilómetros en construción</i>
214	<i>Quilómetros en proxecto</i>
419	<i>Quilómetros en estudo</i>

Fonte: Dalda Escudero; Formas Territoriales.

No cambio de século o Estado, consciente do papel estruturante que supoñen as novas vías, dispón mediante Real Decreto do 25 de xaneiro de 1901 a súa revisión. Isto denota unha clara vontade de intervención e de control (Dalda, 1992), xa que dos 1.822 quilómetros planeados para a provincia só están finalizados 855, dos que 796 pertencen ao *Plan General* de 1977 que planeaba 1.149 Qm. As medidas postas en marcha atacan a situación das *redes menores* por un lado, xa que van moi retrasadas; e por outro, ao *plan de reparación*¹²⁷ das vías construídas.

A *Ley de Supresión del Plan General* de 29 de xuño de 1911 substituirá o devandito plan por unha relación de estradas xa construídas e un conxunto adicional por construír, en espera de aprobación dun novo *Plan General*, sancionado un ano despois, que prevé unha rede composta por 1.710 quilómetros clasificada en Urxentes e Necesarias.

No caso dos camiños veciñais, e dicir, as vías usadas para unha comunicación local que proveñen na súa meirande parte das vellas sendas medievais o arranque das obras de mellora queda moi ven reflectido nesta frase da tese do profesor Dalda:

“Si para las carreteras del estado la etapa de 1901 supone la estagnación, para los caminos vecinales implica un movimiento inverso”.

Dalda Escudero en Formas y Elementos Territoriales. Cap. II.3: Los Planes del Estado y la Cuestión de los Caminos Vecinales. (tese doutoral non publicada)

En efecto; a catalogación, construción e conservación dos camiños veciñais encoméndase ás *Jefaturas Provinciales* que teñen a obriga de redactar un plan coa inserción de 70.000 quilómetros de vías. Para tal fin, ponse en marcha a *Inspección General de Caminos Vecinales*.¹²⁸ Un ano máis tarde, ve a luz a *Ley de Caminos Vecinales* que introducirá modificacións no devandito plan, substituída, a súa vez, por unha nova lei en 1911, que xunto co seu *Reglamento* desenvolven un extenso procedemento de subvencións e anticipos como o concurso de 1918. (Dalda, 1992). A partires de 1925 se lles encargará ás Deputacións a custodia dos camiños veciñais estipulado no *Reglamento de Obras y Vías Provinciales*¹²⁹ que determina no seu articulado a formación de *Planes Generales de Caminos vecinales* por parte deste ente local. Un ano despois, en 1926, a Deputación da Coruña fai público o seu proxecto

¹²⁷ Real Decreto do 15 de outubro de 1901.

¹²⁸ Real Decreto do 13 de agosto de 1903.

¹²⁹ Real Decreto Lexislativo do 15 de xuño de 1925.

de plan cunha relación de 474 novos *Caminos Vecinales Interés Provincial*. En 1931, finaliza o traspaso de competencias en planificación, proxecto, contratación e conservación¹³⁰.

Na primeira década do século XXI, o arquivo da *Jefatura Provincial* legou parte dos seus documentos ao Arquivo do Reino de Galicia. A Consulta, destes documentos, xunto coa realizada nas dependencias do Servizo Provincial de Estradas, sito no edificio Administrativo de Monelos, permitiu de primeira man coñecer como se foi conformando o soporte estrutural do que partiría a difusión urbana. Neste traballo doutoral presentaremos algúns destes documentos (ver anexos) polo valor descritivo das propostas e pola fonte de investigación que supoñen aínda nos esgotada. A continuación, presentamos unha listaxe dos documentos consultados que atinxen ao ámbito de estudo¹³¹.

NUMERO	TIPO	SUBTIPO	NOME	ANO	AUTOR
0000.1	Estrada	Estrada	Modificación da estrada de 1º orde de Madrid a Coruña	1862	Celedonio de Uribe
0000.2	Estrada	Presuposto	Modificación da estrada de 1º orde de Madrid a Coruña	1890	Jua M. Fdez. Yáñez
0000.3	Estrada	Varios	Estrada de 1º orde de Madrid a Coruña	1862	Varios
0002.1	Estrada	Estrada	Terminación das obras de variación da estrada na entrada a Coruña	1886	Manuel Lois
0002.2	Estrada	Liquidación	Terminación das obras de variación da estrada na entrada a Coruña	1889	Manuel Lois
0003.1	Estrada	Estrada	Estrada de 1º orde da Estación de Ferrocarril á travesía da Primavera, na estrada de Madrid a Coruña	1892	Manuel Lois
0003.2	Estrada	Presuposto	Estrada de 1º orde da Estación de Ferrocarril á travesía da Primavera, na estrada de Madrid a Coruña	1896	Vicente Mariño
0003.3	Estrada	Liquidación	Estrada de 1º orde da Estación de Ferrocarril á travesía da Primavera, na estrada de Madrid a Coruña	1898	Vicente Mariño
0004	Estrada	Asfaltado	Asfaltado das vías municipais da Coruña entre Linares Rivas e O Parrote	1906	José Real
0005	Estrada	Estrada	Reparación da Estrada de 1º orde de Madrid a Coruña e da estación de Ferrocarril á travesía da Primavera	1906	Manuel Lois
0006	Estrada	Estrada	Reforma da estrada na parte correspondente a Linares Rivas	1906	José Real
0007	Estrada	Ponte	Reconstrucción da Ponte do Burgo	1906	José Real
0092	Estrada	Estrada	Estrada de 3º orde do Mesón do Vento a Sada por Betanzos e Bergondo	1866	C. Uribe e J. L. de Letona
0093	Estrada	Estrada	Estrada de 3º orde de Herves ao Porto de Fontán. Proxecto de variación de Sada	1896	Manuel Lois
0096	Estrada	Estrada	Estrada de 3º orde do Mesón do Vento a Sada por Betanzos e Bergondo	1866	Celedonio de Uribe
0097	Estrada	Travesía	Estrada de 3º orde de Herves ao Porto de Fontán. Proxecto de variación de Sada	1890	Manuel Lois
0098	Estrada	Estrada	Estrada de 3º orde de Herves ao Porto de Fontán. Proxecto de variación de Sada	1890	Manuel Lois
0135	Estrada	Travesía	Proxecto das obras da travesía de Betanzos. Enlace da estrada de 3º orde da Golada a Betanzos na de 1º orde Madrid-Coruña	1890	Manuel Lois
0222	Estrada	Estrada	Proxecto de estrada de 2º orde da Coruña a Corcubión	1861	Fco. Cejudo e Manuel Sanz
0223	Estrada	Estrada	Proxecto de estrada de 3º orde da Coruña a Fisterra por Carballo, Vimianzo e Corcubión	1900	Fermín Casares Bescansa
0226	Estrada	Estrada	tres proxectos na estrada de 3º orde da Coruña a Fisterra por Carballo, Vimianzo e Corcubión	1866	Manuel Tabuenca. Joaquín de Letona

¹³⁰ Acta 28 de novembro de 1931.

¹³¹ Sorprenderá ao lector atopar algúns documentos do ámbito urbanístico que están recollidos nesta listaxe. Estes documentos pertencen as copias dirixidas aos organismos públicos para que estes emitiran o informe pertinente. Neste senso, e no transcurso da investigación foi de gran axuda o achado destes expedientes.

0229	Estrada	Liquidación	Proxecto de estrada de 3º orde da Coruña a Fisterra por Carballo, Vimianzo e Corcubión. Sección de Corcubión a Fisterra. Trozos 1º e 2º.	1920	Antonio Fdez Zarza
0232	Estrada	Varios	Estrada de 3º orde de Coruña a Fisterra		Varios
0266	Estrada	Estrada	Proxecto de estrada de 3º orde de Sada ao Porto de Santa Cruz. Dende Meirás	1894	Antonio Faquinetto
0267	Estrada	Estrada	Replanteo previo da estrada de 3º orde de Sada ao Porto de Santa Cruz. Sección de Meirás ao Porto de Santa Cruz.	1898	Vicente Mariño
0270	Estrada	Liquidación	Liquidación da estrada de 3º orde de Sada ao Porto de Santa Cruz	1919	Enrique Molezún Nuñez
0268	Estrada	Rampa	Proxecto de rampa do embarcadoirono porto de Santa Cruz	1900	Vicente Mariño
0273	Estrada	Estrada	Proxecto de estrada provincial de Coruña a Sada (trozo 2º entre Pasaxe e Piñeiro)	1889	Adolfo Pequeño
0274	Estrada	Estrada	Proxecto da estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada polos portos de Santa Cruz, Mera e Fontán	1896	Juan M. Fdez. Yañez
0276	Estrada	Ponte	Proxecto da Ponte do Pasaxe sobre a ría do Burgo na estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada	1896	Juan M. Fdez. Yañez
0277	Estrada	Ponte	Proxecto da Ponte do Pasaxe sobre a ría do Burgo na estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada	1896	Juan M. Fdez. Yañez
0278	Estrada	Liquidación	Proxecto da Ponte do Pasaxe sobre a ría do Burgo na estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada	1897	José Real
0279	Estrada	Estrada	Proxecto da estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada polos portos de Santa Cruz, Mera e Fontán. Sección do Pasaxe ao Porto de Santa Cruz.	1902	Vicente Mariño
0280	Estrada	Ponte	Proxecto da ponte do pasaxe sobre a ría do Burgo na estrada de 3º orde	1903	José Real
0282	Estrada	Estrada	Proxecto da estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada polos portos de Santa Cruz, Mera e Fontán	1918	Enrique Molezún Nuñez
0283	Estrada	Estrada	Proxecto da estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada polos portos de Santa Cruz, Mera e Fontán	1912	Antonio Velao
0284	Estrada	Estrada	Proxecto reformado da estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada polos portos de Santa Cruz, Mera e Fontán. Sección de Mera a Fontán	1929	Vicente Mariño
0285	Estrada	Liquidación	Liquidación da estrada de 3º orde do Pasaxe a Sada polos portos de Santa Cruz, Mera e Fontán. Sección de Mera a Fontán.	1933	Enrique Molezún Nuñez
0286	Estrada	Varios	Estrada de 3º orde da Coruña a Sada		Varios
0309	Estrada	Estrada	Proxecto de ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe. Sección 1º, trozo 2º.	1896	Vicente Mariño
0310	Estrada	Estrada	Proxecto de ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe. Sección 1º, trozo 1º.	1896	Juan M. Fdez. Yañez
0311	Estrada	Estrada	Proxecto de ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe. Sección 1º, trozo 2º.	1897	Vicente Mariño
0312	Estrada	Estrada	Proxecto de ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe. Borradores de trozos 1º e 2º		
0313	Estrada	Liquidación	Proxecto de terminación do ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe. Liquidacións dos trozos 1º e 2º	1902	Vicente Mariño
0314	Estrada	Estrada	Proxecto de terminación do ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe	1905	Vicente Mariño
0315	Estrada	Estrada	Proxecto de terminación do ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe	1905	Vicente Mariño
0316	Estrada	Varios	Proxecto de terminación do ensanche da estrada de 3º orde da Coruña a Ponte do Pasaxe		
0385	Estrada	Estrada	Proxecto de reparación e ensanche da estrada da Ponte do Porco a Feira de Peiro. Sección do Pedrido a Cambre	1887	Adolfo Pequeño
0397	Estrada	Estrada	Liquidación da estrada de 3º orde da Ponte do Porco a Muros. Sección da Ponte do Porco a Cambre. Trozo 3º	1918	Luciano Yordi
0401	Estrada	Estrada	Proxecto de ensanche da travesía de Cambre	1920	

0436	Estrada	Presuposto	Presuposto reformado do proxecto de replanteo previo reformado do replanteo previo da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 1º, 2º e 3º.	1910	Vicente Mariño
0437	Estrada	Estrada	2º proxecto de replanteo previo reformado do replanteo previo da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 1º, 2º e 3º.	1910	José Real
0438	Estrada	Estrada	Proxecto reformado da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 3º	1916	Antonio Velao
0439	Estrada	Liquidación	Liquidación da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 1º e 2º.	1922	Luciano Yordi
0440	Estrada	Estrada	Proxecto da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 4º	1922	Luciano Yordi
0441	Estrada	Estrada	Reparación da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro.	1926	Luciano Yordi
0442	Estrada	Liquidación	Liquidación da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 3º	1924	Luciano Yordi
0443	Estrada	Estrada	Proxecto de variación da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro.	1932	José Crespo López
0444	Estrada	Estrada	Proxecto de acondicionamento da estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 3º	1948	José Crespo López
0446	Estrada	Varios	Estrada de 3º orde que partindo do pase da dársena no peirao da Coruña, termine no monte de San Pedro. Trozos 3º		
0494	Estrada	Estrada	Proxecto de estrada de 2º orde da Estación de Ferrocarril aos Baños de Arteixo. Tramos 1º e 2º	1908	Enrique Pagliery
0495	Estrada	Estrada	Replanteo previo da estrada de 2º orde da Estación de Ferrocarril aos Baños de Arteixo. Tramos 1º e 2º	1915	José Real
0496	Estrada	Liquidación	Liquidación da estrada de 2º orde da Estación de Ferrocarril aos Baños de Arteixo. Tramo 1º	1928	Antonio Fdez Zarza
0497	Estrada	Estrada	Proxecto de modificación de cruvas e ensanche nos camiños da Estación ferroviaria aos Baños de Arteixo Qm 1 ao 13 e da Coruña a Fisterra dende os Qm 13 ata o 33.	1944	Ramón Molezún Núñez
0498	Estrada	Varios	Proxecto de modificación de cruvas e ensanche nos camiños da Estación ferroviaria aos Baños de Arteixo Qm 1 ao 13 e da Coruña a Fisterra dende os Qm 13 ata o 33.		
0536	Estrada	Estrada	Proxecto de substitución e acondicionamento do itinerario nos Qm 5 ao 13 da estrada PS 3º A Coruña-Santiago-Tui	1959	Pablo Iglesias Atocha
0544	Estrada	Estrada	Proxecto de variante de Alvedro no Qm 9 da estrada PS 3º de A Coruña-Santiago-Tui. (Explanación e obras de fábrica)	1957	Pablo Iglesias Atocha
0445	Estrada	Estrada	Proxecto de acondicionamento da estrada de 3º orde que partindo do pase da Dársena termina no Monte de San Pedro	1948	José Crespo López
0548	Estrada	Liquidación	Liquidación demodificación de cruvas e ensanche nos camiños da Estación ferroviaria aos Baños de Arteixo Qm 1 ao 13 e da Coruña a Fisterra dende os Qm 13 ata o 33.	1952	
0549	Estrada	Estrada	Proxecto de variación do trazado para supresión de dous pasos a nivel sobre ferrocarril Palencia-Coruña nos PK 555.2 e 557.3 da estrada Madrid-Coruña	1935	Luciano Yordi Menchada

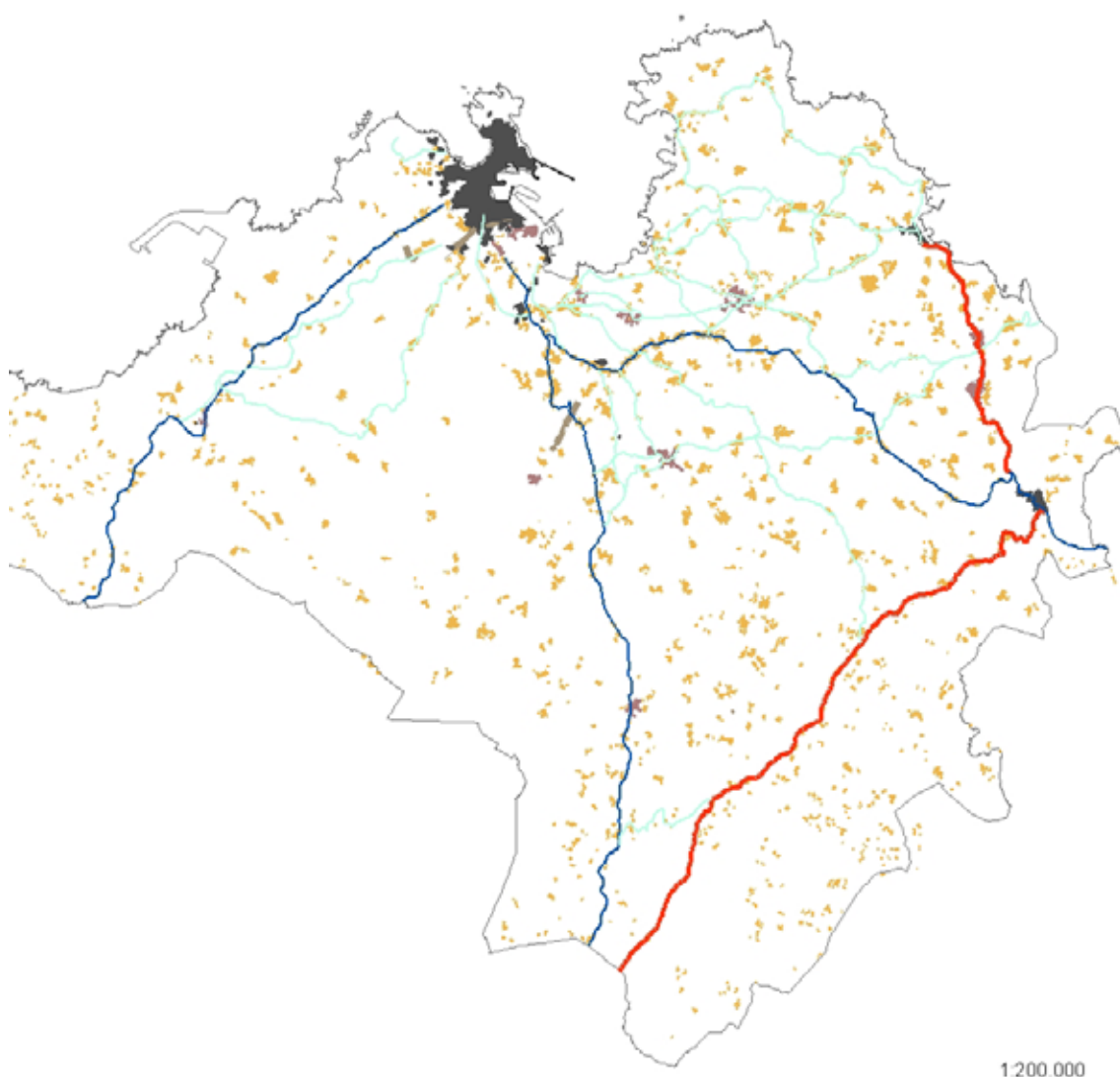
0480	Estrada	Estrada	Proxecto de estrada de 3º orde que sae de Madrid-Coruña cara Pastoriza	1902	Enrique Pagliery
0550	Estrada	Estrada	Proxecto e liquidación urxente nos PK 557.1 a 557.2 da estrada Madrid-Coruña	1954	José Crespo e Pablo Iglesias
0551	Estrada	Estrada	Proxecto de variación do trazado da estrada N-VI Madrid-Coruña entre os PK 559.700 ao 560.950	1949	José Crespo López-Mora
0552	Estrada	Estrada	Liquidación da variación do trazado da N_VI de Madrid a Coruña polos PK 559.70 ao 560,95	1957	Pablo Iglesias Atocha
0554	Estrada	Estrada	Proxecto de mellora da curva do Qm 595 da estrada de Madrid-Coruña	1956	Pablo Iglesias Atocha
0555	Estrada	Liquidación	Liquidación para supresión de curvas peligrosas na estrada Madrid-Coruña nos PK 562.306 ao 563.656 e 571.605 ao 572.167	1956	Pablo Iglesias Atocha
0556	Estrada	Estrada	Proxecto de variación do acceso a Coruña PK 601.442 ao 604.045 da estrada N-VI.	1954	Pablo Iglesias Atocha
0573	Estrada	Liquidación	Liquidación dos tramos PK 601.442 ao 604.045 da estrada N-VI. Variación do acceso a Coruña	1964	Ramón Vidal de Artaza
0581	Estrada	Estrada	Mellora local N-VI QM 598.200. Intersección con LC-211	1962	Pablo Iglesias Atocha
0608	Estrada	Estrada	Liquidación das obras da estrada da Coruña aos baños de Arteixo	1965	Ramón Vidal de Artaza
0611	Estrada	Estrada	Ensanche e firme. Sada-Meirás	1965	Ramón Molezún Rebellón
0612	Estrada	Estrada	Ensanche e firme. Sada-Meirás	1965	Ramón Molezún Rebellón
0613	Estrada	Estrada	Ensanche e mellora da LC-164. Ramal Oleiros a N-VI		
0662	Estrada	Estrada	Obras na estrada da Coruña a Baños de Arteixo. Tramo Bens-Arteixo	1969	Ramón Vidal de Artaza
0663	Estrada	Estrada	Obras na estrada da Coruña a Baños de Arteixo. Tramo Bens-Arteixo	1964	Fco. Dapena Casal
0703	Estrada	Urbanismo	Estudio de Viabilidade técnico-económico de accesos ao polígono de POCOMACO	1984	Fernado da Cunha Rivas
0708	Estrada	Urbanismo	Urbanización da Zona Consistorial en Arteixo	1975	Ramón Molezún Rebellón
0725	Estrada	Estrada	Canteira de Santa Margarida e zona de influencia. A Coruña	1965	Enrique Molezún Nuñez
0731			Patronato de casas para funcionarios	1964	
0771	Urbanismo	Varios	Documentos sobre o Proxecto de Urbanización do Polígono de San Pedro de Visma	1977	Ramón Molezún
0772	Urbanismo		Proxecto de Plan Parcial de San Pedro de Visma. A Coruña	1970	J. M. Iglesias Atocha
0815		Ponte	Ponte sobre a Avenida Xeneral Primo de Rivera. A Coruña	1968	Fernández Casado, Manterola Armisen
0816		Ponte	Ponte sobre a Avenida Xeneral Primo de Rivera. A Coruña	1965	Ramón Vidal de Artaza
0818		Ponte	Paso Superior sobre a rúa Caballeros. A Coruña	1968	Fernández Casado, Manterola Armisen
0819		Ponte	Proxecto reformado do paso superior sobre a rúa Caballeros	1973	Fernández Casado, Manterola Armisen
0820	Urbanismo	Liquidación	Liquidación de explanación, pavimentación, sumidoiros e subministro de auga do Polígono residencial de Elviña 2º fase. E paso superior sobre rúa Caballeros.	1978	Ramón Molezún Rebellón
0834	Estrada		Proxecto reformado de supresión do paso a nivel e curvas da Rocha no Qm 67 da estrada Coruña-Santiago-tui	1961	Pablo Iglesias Atocha
0875	Portos		Porxecto de Peirao en Sada	1932	Emilio Pan de Soraluce
0897	Estrada		Paso Superior sobre a avenida de Alfonso Molina. A Coruña	1969	Fdez. Casado, Manterola Armisen e Fdez. Troyano
0912	Urbanismo		Modificación NSP Oleiros (Correccións ao Informe da CPU)	1977	A. Baamonde
0936	Estrada		Estrada Coruña-Santiago-Tui: Supresión do paso a nivel da Rocha. Documentos Varios	1952	

0939	Estrada		Ensanche e mellora do firme da estrada C-552 Coruña-Fisterra. Tramo Sabón-Carballo	1973	
0947	Portos		Proxecto de ensanche da rúa Linares Rivas	1906	Eduardo Vila y Algorri
0956	Urbanismo		Anteproxecto de estación de autobuses na Coruña	1946	I. de Colsa y Ceballos
0970	Estrada		Documentación do Plan Nacional de Vías Provinciais. A Coruña. Estradas militares en Galicia	1973	
0985	Urbanismo		Proxecto reformado de saneamento e abastecemento de auga no Polígono de Elviña	1967	
0999			Proxecto de substitución do paso a nivel en cruce de ferrocarril Palencia-Coruña e Plasencia-Astorga		
1000			Proxecto de substitución do paso a nivel da estrada Madrid-Coruña polo cruce con ferrocarril Palencia-Coruña		
1002			Proxecto de substitución do paso a nivel en Betanzos, na estrada de Herves a Fontán co cruce do ferrocarril Palencia-Coruña	1936	Manuel Moya Blanco
1009	Tranvías		Memoria do proxecto de tranvía eléctrico entre Coruña e Sada	1915	Luciano Yordi. Antonio Peralta
1010	Tranvías		Proxecto de transformación da tracción de sangue en eléctrica na liña de tranvías de Porta de Aires a Riazor	1918	José de Pontes y la Granja
1013	Tranvías		Proxecto de ampliación das vías da rúa da Mariña e a estación de Porta Real. Tranvías da Coruña.	1921	J. Fdez. España y Vigil
1015	Tranvías		Proxecto de cable alimentador subterráneo para as novas liñas da compañía de tranvías nas rúas Lombardero, Juan Flórez y Travesía da Primavera	1921	J. Fdez. España
1019	Tranvías		Memoria das modificacións no proxecto base da concesión das obras do tranvía		J. Fdez. España
1021	Tranvías		Proxecto ampliación capacidade de transporte da liña a Sada	1928	J. Fdez. España
1022	Trolebuses		Proxecto de liña de trolebuses entre Coruña e Carballo	1940	Victor Solórzano
1023	Trolebuses		Proxecto de substitución de tranvías por trolebuses entre Coruña, Sada e Betanzos	1941	J. Fdez. España
1025	Tranvías		Proxecto de terminal para tranvía en Avda General Sanjurjo e rúa Ramón y Cajal	1948	Fernando Salorio
1026	Tranvías		Proxecto de cable alimentador subterráneo para as novas liñas da compañía de tranvías nas rúas Médico Rodríguez, Juan Flórez y Marcial de Adalid	1935	J. Fdez. España
1056	Estrada		Proxecto de reparación da estrada Coruña - O Pasaxe	1925	Enrique Molezún e Luciano Yordi
1057			Proxecto de reparación da estrada Madrid - Coruña	1926	Luciano Yordi
1059			Proxecto de reparación da estrada Coruña - Vigo	1935	Luciano Yordi
1061			Supresión de pasos a nivel na estrada Madrid-Coruña	1929	Luciano Yordi
1078	Estrada	Estrada	Proxecto de ensanche e mellora da LC-183. Camiño de Sada a Meirás	1962	Ramón Vidal de Artaza
1090			Proxecto de Camiño Veciñal do Bosque á Ponte de Vilaboa (Culleredo)	1906	Manuel Lois
1108	Estrada	Estrada	Borradores, informe e liquidación do Camiño Veciñal de Sada a Espírito Santo	1911	
1126	Estrada	Estrada	Borradores do Camiño Veciñal de Sada a Chan da Aldea	1925	
1179			Plan de Camiños da Provincia da Coruña	1946	
1186	Estrada	Estrada	Rede Arterial da Coruña (4 Tomos)	1974	
1229	Estrada	Estrada	Acondicionamento do acceso a Coruña. Do Pasaxe a Palloza		
1233	Estrada	Estrada	Acondicionamento da CN-550 entre a Praza de Madrid e a Coruña. (8 Tomos)	1972	
1245	Estrada	Estrada	Acondicionamento do acceso a Coruña pola N-VI		
NUMERO	TIPO	SUBTIPO	NOME	ANO	AUTOR

O análise destes documentos danos pe a sintetizar o proceso de creación do soporte expansivo do urbano na segunda década do século XX, proceso que continúa con maior virulencia, como xa quedou demostrado no apartado 2.3, nos primeiros anos do século XXI.

Partimos da base que a extensa rede medieval, coa distorsión que provoca a cidade de Santiago fronte á rede anterior, servirá de punto de apoio do que arrincarán os camiños reais (Madrid-Coruña) e transversais (Coruña-Fisterra, tramo Coruña-Paiosaco; e Coruña-Santiago)¹³². O primeiro axuste atópase no abandono das sendas de montaña para buscar as penetracións polos vales (Nárdiz, 1992), proceso que terá continuidade coa construción das estradas do Estado e provinciais do século XIX e XX.

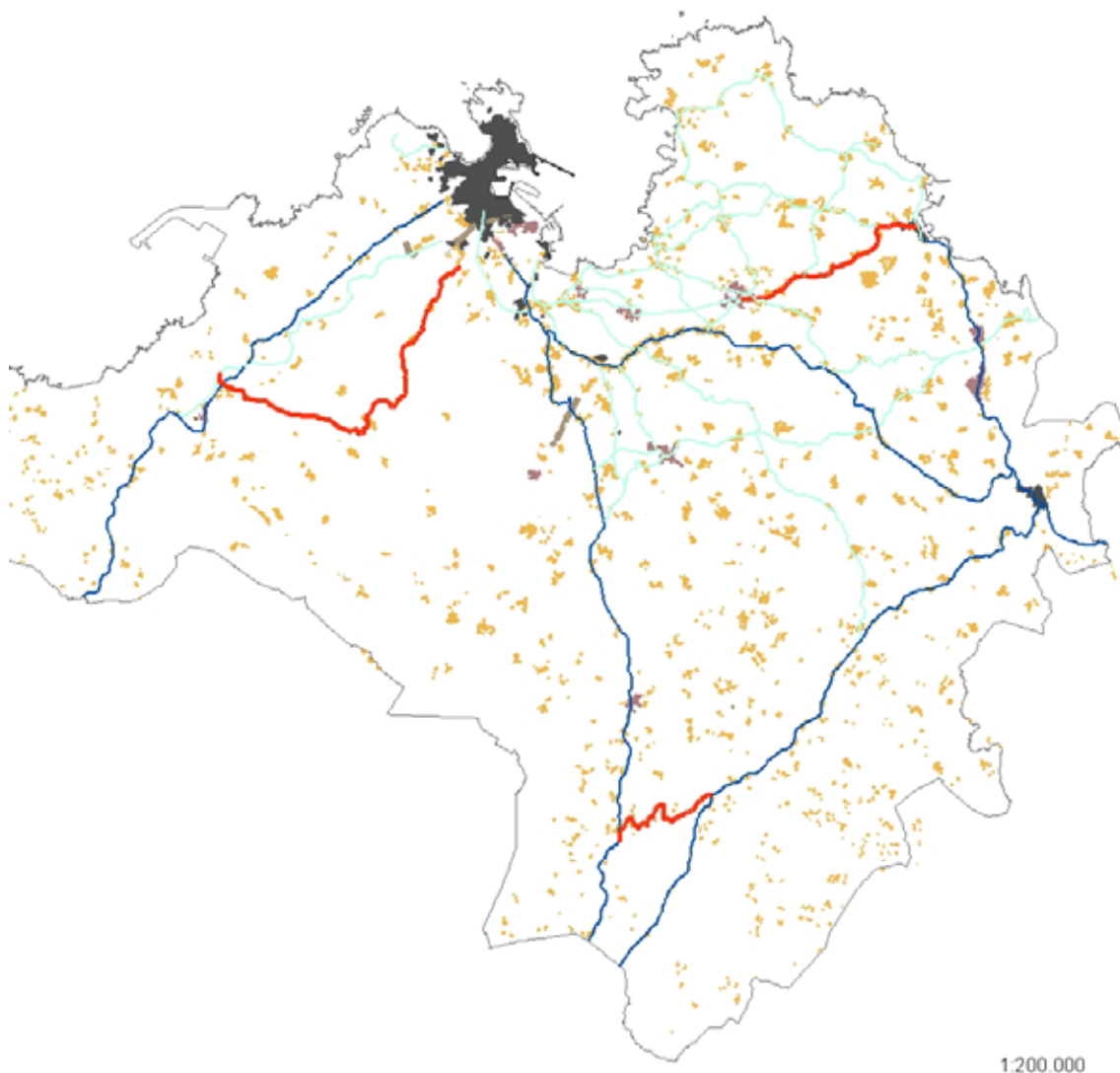
O acceso á cidade da Coruña pasa por atravesar os montes que a rodean. Así, o acceso dende Fisterra, do camiño transversal, apoiarase no camiño medieval (actual AC-415). O camiño novo cara Santiago (Actual N-550) tras atravesar o Monte Alfeirán e o rego de Trabe, encara o Monte do Castro, e o Río Valiñas. Finalmente a actual N-VI, que tiña o mesmo percorrido que o camiño de Santiago ata O Portazgo, encara a ponte medieval do Río Mero o seu paso polo Burgo e O Temple, para remontar a Costa da Tapia, e en suave pendente chegar ata os altos do Espírito Santo, onde descende ata a cidade de Betanzos. Os camiños que veremos a continuación, vanse apoiar neste tridente de accesos primitivos da cidade herculina.



[77] Imaxe 3.1.02. Estrada de terceiro orde de Mesón do Vento a Sada pasando por Betanzos. 1864
Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

¹³² Unha ollada pormenorizada dos planos de Tomás López de 1784 e da Carta Xeométrica de Domingo Fontán de 1845, poden axudar ao lector na procura dun punto de apoio inicial.

A *Estrada de terceiro orden de Mesón do Vento a Sada*¹³³, a única estrada procedente dos plans iniciais, permitirá unir Santiago coa estrada que une Betanzos con Xubia e Ferrol¹³⁴, potenciando o valor de nodo de comunicacións que historicamente posúe esta vila. A continuación cara Sada, vila mariñeira que concentra o maior continxente poboacional da península Oleiros-Sada, non ven máis que subliñar este feito. Si ben, un dos obxectivos principais será a conexión das principais vilas e cidades cos portos. Deste xeito, no plan de 1.877 a denominación desta estrada pasa a ser: Estrada de Terceiro Orde de Herves ao Porto de Fontán. Na memoria deste documento se fai fincapé na dificultade que entraña a travesía pola vila de Sada, onde a opción elixida foi o desdoblamento da súa fachada marítima (Dalda, 1992).



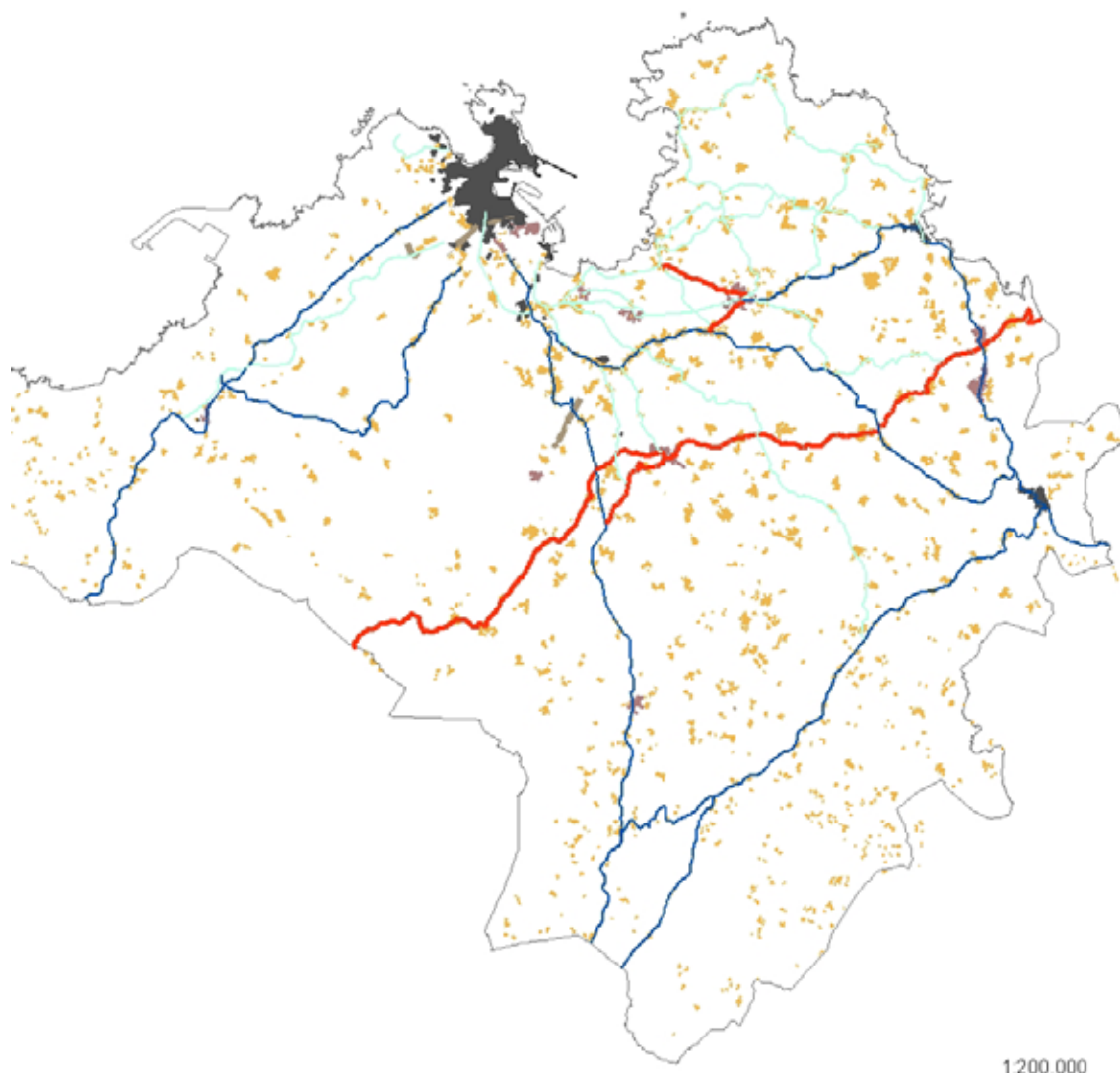
[78] Imaxe 3.1.03. Estradas Provinciais e do Estado entre Herves ao porto de Fontán. 1877
Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

A rede do plan xeral de camiños provinciais tamén arranca coa execución dos camiños de Piñeiro a Sada e da Fonte do Espiño a Morás ampliado ata Arteixo. A primeira estrada unirá capital do concello de Oleiros co porto de Sada para, en fase posterior enlazar a cidade da Coruña con Sada a través da conexión polo Carballo. O segundo camiño, abrirá as portas a

¹³³ Estrada número 12 incluída no *Plan General de Carreteras* de 1960.

¹³⁴ Incluída no Plan Xeral de 1960 como de 1º orde e no de 1877 de 2º orde, e finalizada en 1880.

unha cuarta estrada de expansión da cidade aproveitando o val de Mesoiro. Malia a localización dun polígono industrial, a expansión residencial non comezará ata finais do século XX coa aprobación do PXOM¹³⁵ da Coruña de 1998.

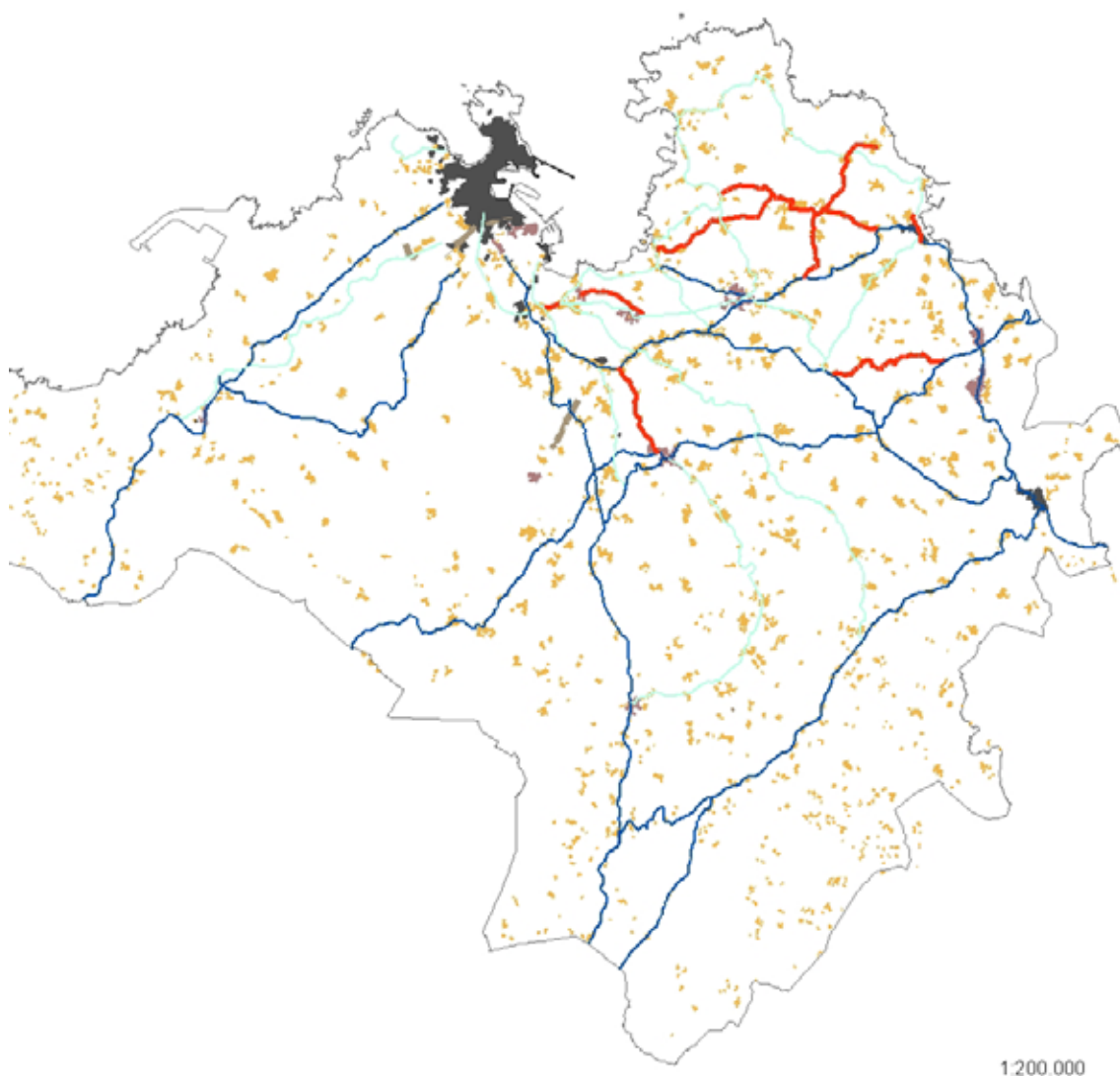


[79] Imaxe 3.1.04. Estradas Provinciais de unión de Oleiros con Santa Cruz (Real-Coruxo), Cambre co camiño novo de Santiago (A Rocha) e Ponte do Porco coa Feira de Peiro. 1882-1888
Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

Os primeiros camiños darán acceso ás capitais municipais, tanto ás redes primarias (Cambre con A Rocha, número cinco no plan de estradas provincial e Oleiros co Carballo) como aos portos (Oleiros Santa Cruz).

Especial mención merece o *Proyecto de reparación y ensanche de los trozos 2º y 3º de la carretera provincial del Puente del Porco a la Feria de Peiro, Sección del Pasaje de Pedrido a Cambre*, firmado polo enxeñeiro Adolfo Pequeño en 1887, que leva o número dezasete dentro do plan de estradas provinciais. Esta estrada, pretendía servir de conexión entre os portos do Barqueiro na parte máis setentrional co porto de Muros na ría do mesmo nome cunha visión claramente territorial.

¹³⁵ PXOM: plan xeral de ordenación municipal



[80] Imaxe 3.1.05. Estradas Provinciais e do Estado de conexión coas principais vías. 1889-1895
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

Do ano 1889 é o *Proyecto de la carretera provincial de Coruña a Sada. Trozo 2º comprendido entre el Pasage del Perillo y el Piñeiro*, firmado tamén por Adolfo Pequeño. Nel aparece a traza do que será o enlace directo entre A Coruña, polo bado da ría, ata a capital do termo municipal de Oleiros composta por a agrupación de varios núcleos enlazando coa xa construída a Sada (ver imaxe 3.1.06).

Desta época tamén son as conexións de Cambre-Temple e San Isidro-Espírito Santo (sede do goberno local de Bergondo) coa actual N-VI, a travesía de Sada e a conexión desta última con Meirás. Neste momento, tódalas capitais municipais contaban con novos accesos, ou remodelacións importantes dos xa existentes, as principais vías de comunicación.

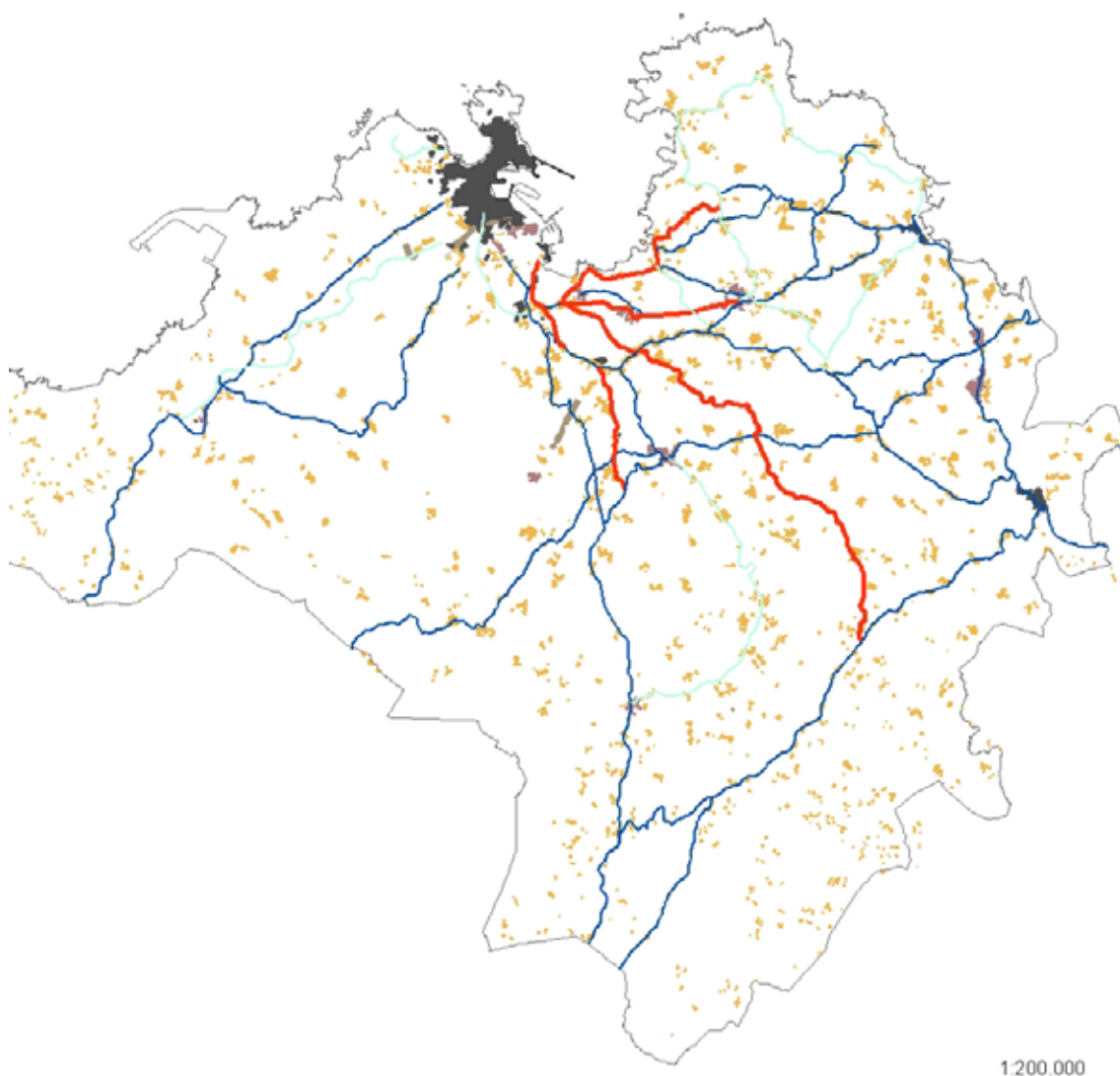


[81] Imaxe 3.1.06. Plano de situación do proxecto de estrada provincial de Coruña a Sada. Tramo 2º do Pasaxe de Perillo ao Piñeiro. 1889

Fonte: Arquivo do Reino de Galicia.

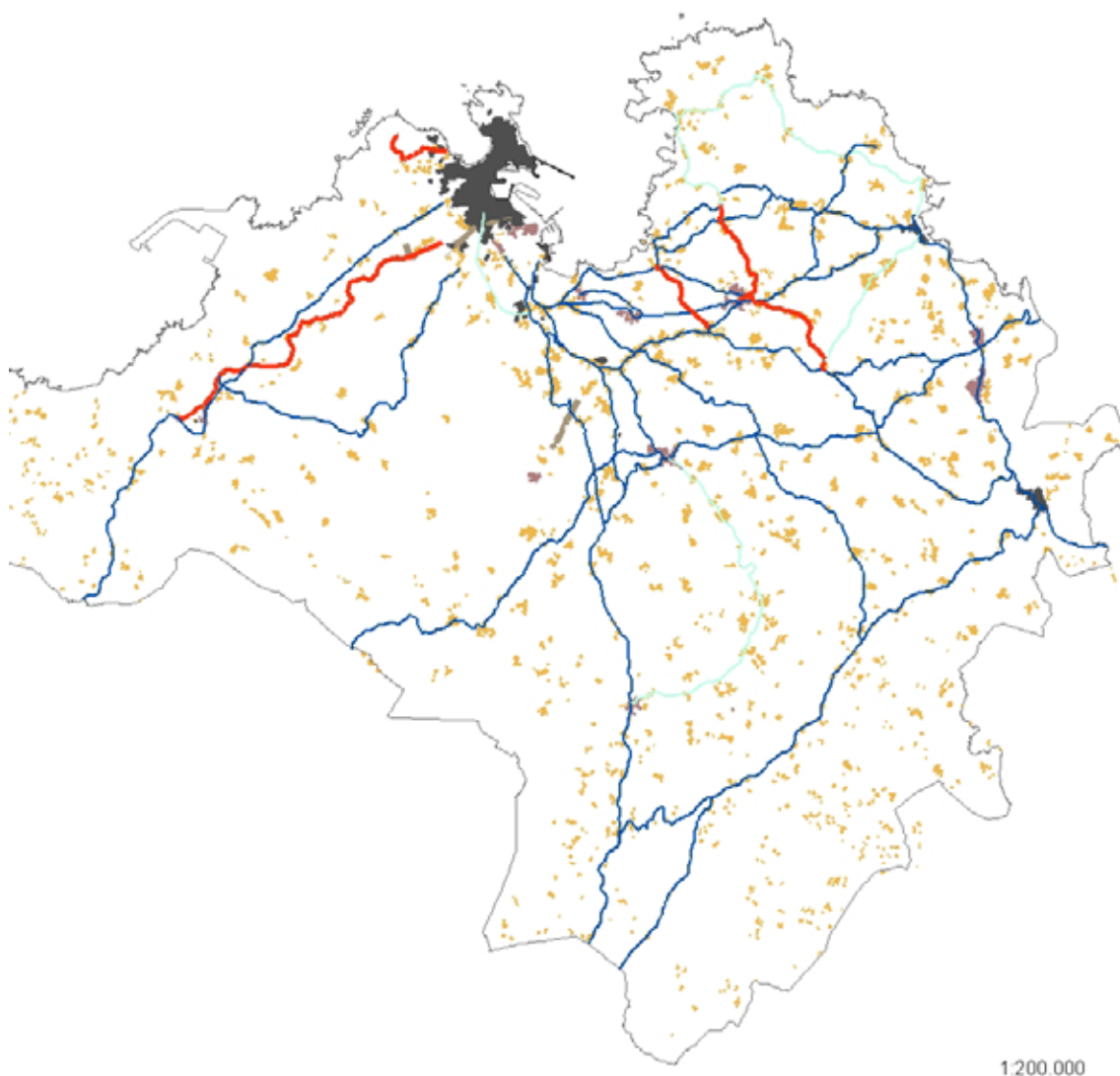
A conexión entre os portos de Sada e Santa Cruz foi incluída no plan xeral de estradas do Estado por *Ley de 22 de abril de 1892*. Por *Ley 21 de julio de 1894* os seis quilómetros non construídos pasan a denominarse *de Meirás a Arillo, Dorneda y Puerto de Santa Cruz* proxectada en 1894 por Antonio Faquinetto co nome seguinte: *Proyecto de Carretera de 3º Orden de Sada al Puerto de Santa Cruz, Sección de Meirás al Puerto de Santa Cruz*.

Velaquí unhas das principais características dos plans de estradas, onde primará a accesibilidade fronte a outras consideracións, dando pe a un proceso de colonización paulatino dun territorio ata entón rural. A construción da primeira Ponte do Pasaxe, con proxecto de 1912, e finalizada no 1904 con estrutura de ferro, achegará á cidade o territorio próximo, e as novas formas de asentamento (quintas, granxas, e máis adiante chalés e urbanizacións parcelarias) irán ocupando un territorio con claras pretensións colonizadoras alleas aos procesos de crecemento seculares.



[82] Imaxe 3.1.07. Tridente de saída da ponte da Pasaxe cara Santa Cruz, Sada e Abegondo. 1896-1901
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

O papel primordial que xoga a ponte da pasaxe queda reflectido na imaxe 3.1.07, na que se pode apreciar a tronco de conexión da ponte, obviando o lugar de Perillo (Martínez, 1981) cos portos de Santa Cruz (proxecto de Juan Fernández de 1896), Piñeiro (por Montrove) e San Marcos (sede da casa consistorial do concello de Abegondo), esta última concretada no *Proyecto de carretera de tercer orden desde la avenida derecha del puente del Pasaje sobre la Ría del Burgo a empalmar en el ayuntamiento de Abegondo con la de Herves al puerto de Fontán pasando por la iglesia de San Pedro de Nós* de 1897 firmado por Vicente Mariño. Sobresae tamén o peche da circunvalación da ría do Burgo co *Proyecto de carretera de primer orden de la estación del Burgo-Santiago a Pasaxe y del Pasaje al lugar de Piñeiro, sección de la Estación del Burgo al puente del Pasaje*, de 1895 firmado por Antonio Faquinet, xunto co peche da marxe esquerda do Mero planificado no *Proyecto de carretera de tercer orden del cruce del Burgo a la Gira (Sigrás) hasta empalmar con la carretera provincial de Cambre a la Rocha*, de 1899 firmado por Manuel Lois.

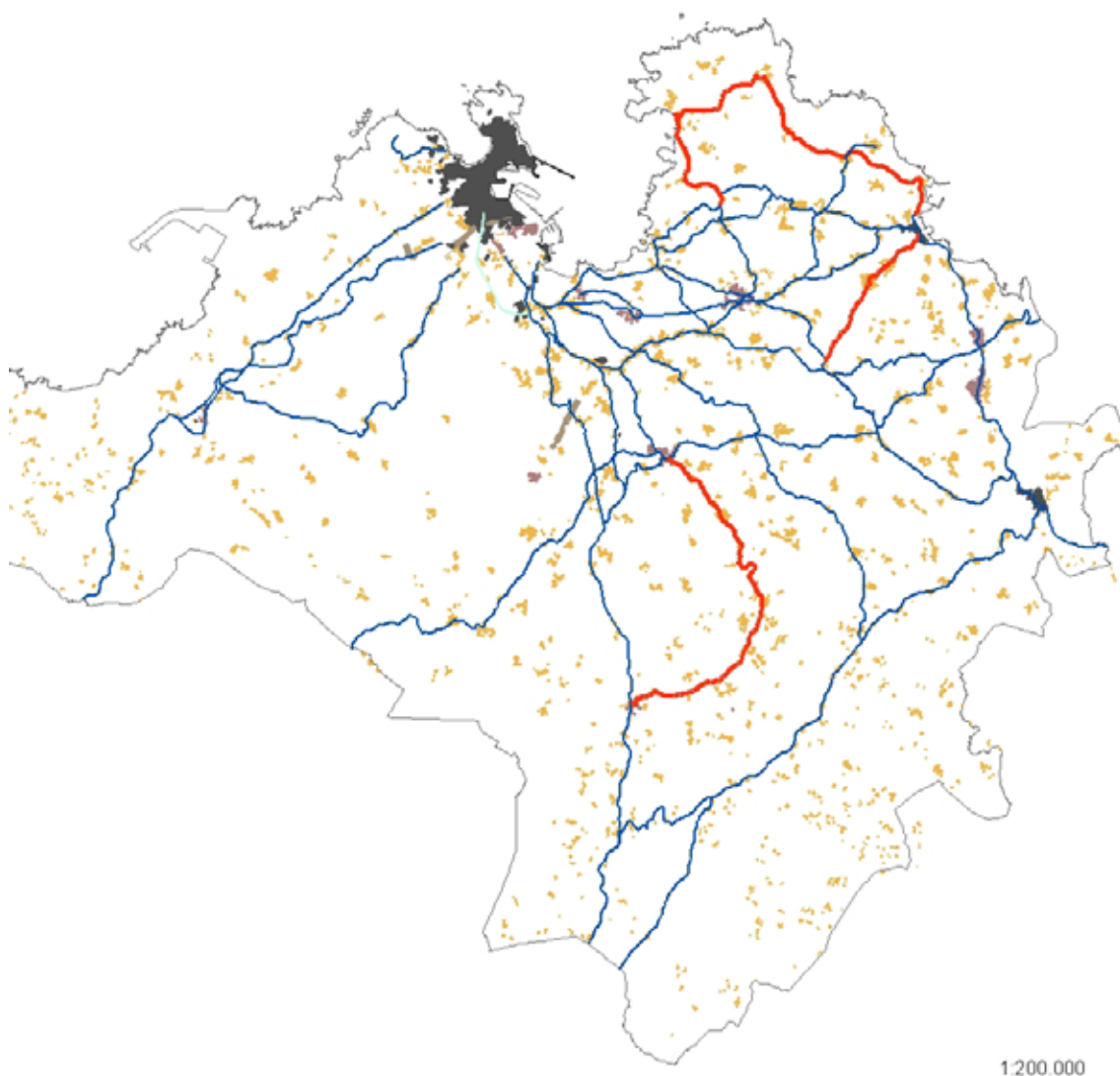


[83] Imaxe 3.1.08. Novos accesos dende Fisterra e estradas de centralidade en Oleiros. 1901-1910
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

A principios do século XX¹³⁶ os núcleos que forman a capital do concellos de Oleiros conta cunha nutrida rede de estradas que atravesan o seu territorio redundando na súa posición central, papel que se verá fortalecido coa planificación da *estrada provincial de Arillo a Carballo pasando por Piñeiro*, proxectada en 1902. Asemade, a construción da estrada de terceiro orde de As torres ao Espírito Santo firmada por Vicente Mariño en 1906, converterá este punto da N-VI nun nodo distribuidor de vialidade. No sector occidental, o *Proyecto de carretera de segundo orden de la estación ferroviaria de La Coruña a los Baños de Arteijo*, firmado por Enrique Pagliery en 1908, en paralelo ao antigo camiño transversal pero eliminado pendentes excesivas, abrirá o camiño para a ocupación deste territorio sesenta anos despois¹³⁷.

¹³⁶ En 1901 estaban construídas o 70% de estradas do Plan, en total 796 Qm. (Dalda, 1992).

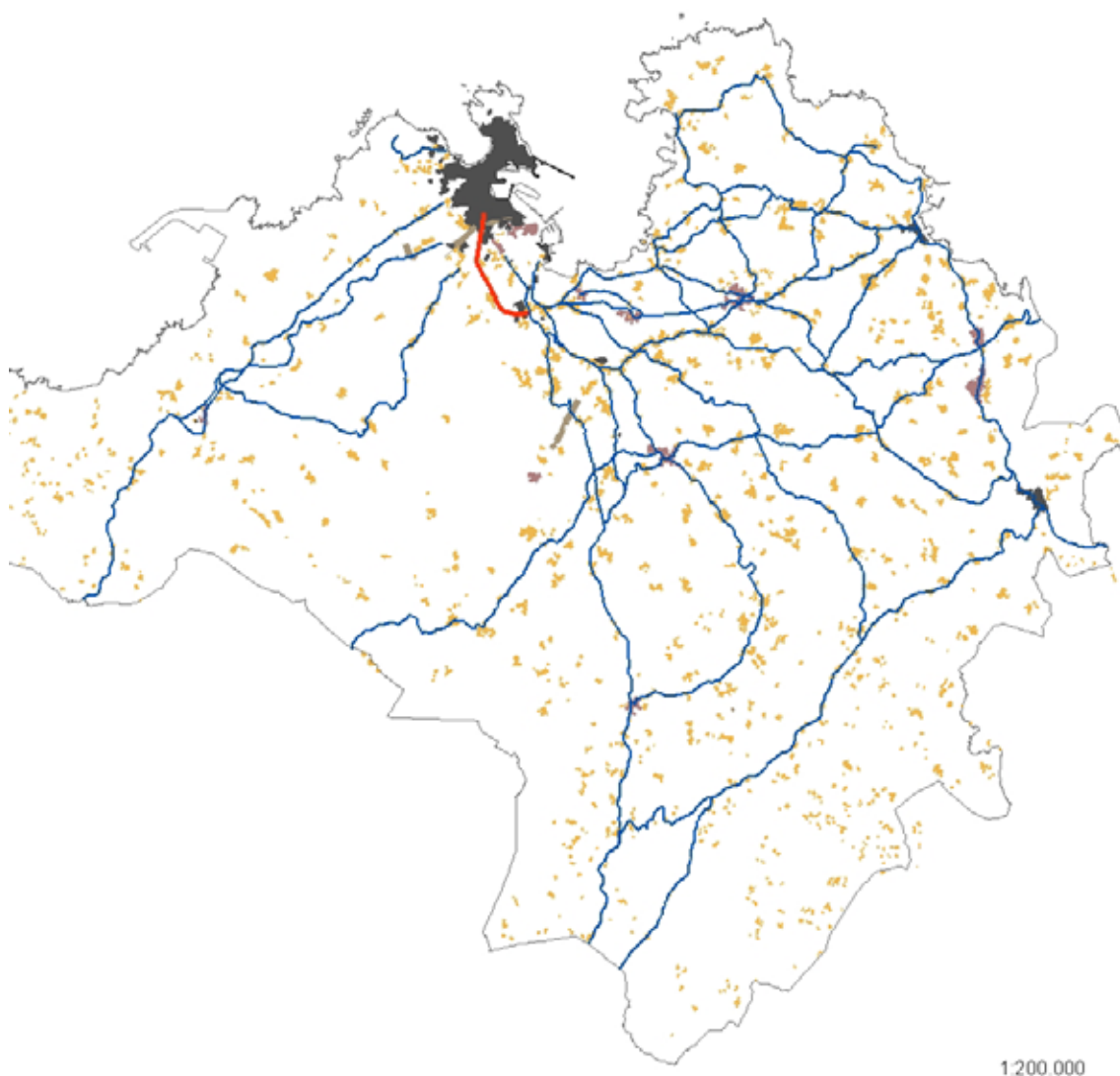
¹³⁷ No capítulo IV deste traballo doutoral, no apartado adicado ao concello de Arteixo pódese ver un detallado informe sobre as formas de crecemento territorial neste sector.



[84] Imaxe 3.1.09. Remate das estradas do Estado e Provinciais . 1910-1925
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

A comezos da Segunda República o groso das estradas estatais e provinciais estaban en fase de finalización. Ao que respecta a á península de Oleiros-Sada, é salientable o peche norte formalizado no *Proyecto de carretera de tercer orden de El Pasaje a Sada, por los puertos de Santa Cruz, Mera y Fontán. Sección de Mera a Fotán*, firmado por Enrique Molezún en 1918, proxecto que ten un antecedente firmado polo enxeñeiro Antonio Velao en 1912. As conexións secundarias entre as capitais municipais péchanse coa construción da estrada provincial de Cambre a Carral atravesando os ríos Mero e Brexa.

En 1925, os concellos da periferia gozarán dunha rede de conexión viaria moderna que lles permitirá acercar no tempo os mercados e formalizar centralidades, máis a finalidade última será de dotar de accesibilidade a un basto territorio que visto dende a perspectiva da cidade será o campo de acción dos procesos urbanos que comezan no último terzo do século XX.



[85] Imaxe 3.1.10. Proxecto de Construción da Avenida de Aveda, variante do Camiño cara Santiago .1954

Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Elaboración Propia

O proxecto de variante da avenida de Aveda, firmado por Iglesias Atocha en 1954, marca o inicio dunha nova forma de entender a accesibilidade, liberada das servidumes da travesía que tiña que soportar o antigo camiño ao seu paso por Eirís e Monelos. Porén, lonxe de ser unha solución, co paso dos anos, veremos como esta vía se ha converter no referente de miles de cidadáns que a utilizan para os seus desprazamentos diarios¹³⁸. O uso desta vía de acceso, coma enganche do crecemento da cidade, dará coma resultado unha crecente saturación da mesma grazas ao seu perfil monofuncional¹³⁹.

¹³⁸ IMD: 144.000 vehículos. (fonte: La Voz de Galicia, 2006). Ver tamén Díaz Fernández (2000), que fai un exhaustivo análise das vías de penetración á cidade no último terzo do século XX.

¹³⁹ Neste sentido, compre salientar o absoluto desentendemento entre as propostas urbanísticas dos arquitectos e as accións dos enxeñeiros de camiños, das que o profesor Juan Luis Dalda sinala acertadamente coma "...Inercia de la tradición autónoma de las obras públicas". (Dalda, 1992).

3.1.2. A ESPECIALIZACIÓN VIARIA DESPOIS DA GUERRA CIVIL.

Despexada a incógnita temporal sobre as estradas que deron acceso á meirande parte do territorio por medio de camiños adaptados aos novos tempos, presentamos agora como se produciu a adaptación das vías de comunicación ao novo fenómeno da mobilidade motorizada; feito este que vai potenciar os antigos eixes de comunicación con especial repercusión nos nodos de intersección.

O antecedente inmediato que prepara o camiño da mobilidade masiva atopámo-lo no Real Decreto de 9 de febreiro de 1926, sobre o *Circuíto Nacional de Firms Especiales*¹⁴⁰, que introducirá por vez primeira o uso masivo do asfalto e do empedrado en substitución do firme de macadám que se usaba ata ese momento.

Unha vez finalizada a contenda bélica en España, prodúcese unha nova e definitiva clasificación das estradas en Nacionais, Comarcais, e Locais, (Plan Peña, 1939); denominación que perdurará ata os nosos días modificada polas transferencias ás Comunidades Autónomas dun gran número de estradas segundo o Estatuto de Autonomía aprobado en 1981. Mediante Real Decreto de xuño de 1982, prodúcese o efectivo traspaso de titularidade e xestión ás Comunidades Autónomas de tódalas estradas agás as vencelladas á *Red de Interés General del Estado* (RIGE) e aquelas que xa viñan sendo xestionadas polas Deputacións¹⁴¹.

Superados os difíciles anos da posguerra, o que incluía un deficiente estado de conservación das estradas, en 1950 ve a luz o *Plan de Modernización de las Carreteras Españolas*, consistente nunha serie de medidas que aseguran o bo funcionamento das mesmas; como a construción de variantes, eliminación de tramos perigosos e reasfaltado de firms. Este plan constitúe o precursor dos proxectos de novos accesos ás cidades do Estado, onde Madrid resulta o punto central de saída de tódalas estradas elaborando novos camiños de accesos (Sambricio¹⁴², 2004). Na capital coruñesa o reflexo desta nova política de renovación materializárase en melloras nos accesos pola costa da N-VI e na construción da variante da estrada de Santiago, chamada Avenida de Lavedra, da que xa tivemos oportunidade de falar no apartado anterior. Alén diso, e seguindo as palabras do profesor Nárdiz¹⁴³, a incidencia deste plan en Galicia foi mínima.

O *Plan de Carreteras* cun período de vixencia de quince anos (1962-1977) constitúe un conxunto de programas e actuacións máis que un verdadeiro plan (Dalda, 1992) dirixindo as obras da Administración Central dentro do seu período de vixencia. Dentro do Plan aparece o Programa REDIA (*Red de Itinerarios Asfálticos*, 1967¹⁴⁴), con doce itinerarios no que se inclúe a N-VI, este programa define, entre outras medidas; o concepto de carrís lentos e calzadas máis

¹⁴⁰ A actual nacional N-550 (Coruña-Tui) estaba incluída no itinerario número 14 do citado plan.

¹⁴¹ Na comarca coruñesa, témo-lo caso máis salientable na estrada de unión entre os núcleos de Oleiros e Tarabelo, nas inmediacións de Sada. Asemade, recentes asentamentos cara o sur da cidade herculina apóianse en sendas estradas xestionadas pola Deputación.

¹⁴² Especialmente interesante ao respecto resulta o capítulo denominado: Madrid 1941; tercer año de la Victoria, onde se analiza o proxecto de Paz Maroto para o sistema de Infraestruturas da capital.

¹⁴³ Nárdiz (2008), *La Construcción de los Bordes de Carretera*.

¹⁴⁴ MOP. Orden 18.01.1967

amplas de sete metros con beiravías de cento cincuenta ou douscentos cincuenta centímetros a cada lado segundo as posibilidades técnicas.

Dentro das políticas de planificación nacional e coma un elemento sobreexposto ao sistema de vías anterior, ve a luz en 1967 o *Programa de Autopistas Nacionales*, (PANE) que posibilitará a construción de vías exclusivas para o transporte motorizado de mercancías e persoas e que no caso de Galicia estruturaría de norte a sur a comunicación de cinco dos sete conglomerados urbanos. Este programa vai ligado a estudos de tráfico e á planificación das redes arteriais que veremos máis adiante. No que respecta ao conxunto da Comunidade Autónoma, apróbase no *Consejo de Ministros* celebrado o 21 de agosto de 1970 no pazo de Meirás, o *Plan de Accesos a Galicia*, que evidenciará a estratexia de unión coa meseta potenciando a conexión das cidades de Coruña e Vigo con Madrid (Nárdiz, 1992), cidades que tiñan aprobados a creación de *Polos de Desarrollo* seis anos antes.

Se a mellora da N-VI impulsada no Plan REDIA supón á adecuación desta vía aos incrementos constantes de tráfico, a planificación e parcial execución da Autoestrada do Atlántico¹⁴⁵ por Decreto 1955/73, de 17 de agosto, (*Avance del Plan nacional de Autopistas de Peaje*, 1972) nos anos setenta vai supoñer un descoido no mantemento da N-550 para dirixir parte do tráfico á nova infraestrutura, ate que se pon en marcha o *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, coa construción de variantes (Sigrás, Herves), eliminación de curvas peligrosas (subida ao aeroporto, Herves), carril de vehículos lentos (Alvedro, Altamira, Carral, O Canedo), ensanche e mellora xeral do firme.

O trazado definitivo da autoestrada, no que influíron os custos de expropiación e condicionantes topográficos e xeolóxicos, resulta sensiblemente paralelo a N-VI nas proximidades da Coruña, isto fai que no momento actual, esta vía sexa considerada como o acceso principal á cidade herculina en tódalas propostas viarias¹⁴⁶. A visión territorial compartida por outros autores, engade ao deseño a necesaria conexión coa cidade de Ferrol no nodo de Guísamo.

Inda que os comezos da construción da autoestrada non estiveron exentos dunha grande polémica (Sequeiros Tizón et al., 1977) que paralizou as obras durante longos períodos de tempo¹⁴⁷, a finalización desta infraestrutura supón o triunfo definitivo do modelo de mobilidade persoal, como asegura o profesor Nárdiz:

“En el estudio de la transformación histórica de la red viaria, las autovías y las autopistas suponen el final de un proceso en el que el medio de transporte de la época, el automóvil, terminó por imponer totalmente sus condiciones de transporte sobre la estructura viaria.”

Nárdiz, Carlos. (1992) *El Territorio y los Caminos en Galicia*, p.317

¹⁴⁵ Para unha análise exhaustiva do que supuxo a construción da Autoestrada do Atlántico véxase Pérez Touriño (Dir. 1999) “A Autoestrada do Atlántico...” op. cit.

¹⁴⁶ A empresa concesionaria rexeita calquera opción encamiñada a desafectar este tramo de autoestrada.

¹⁴⁷ O acceso a autoestrada dende A Coruña facíase no nodo do Temple, pasando dez anos ate que se abriu o acceso dende a Avenida da Vedra. Igualmente, a conexión con Ferrol non estivo completada ata o ano 2003.



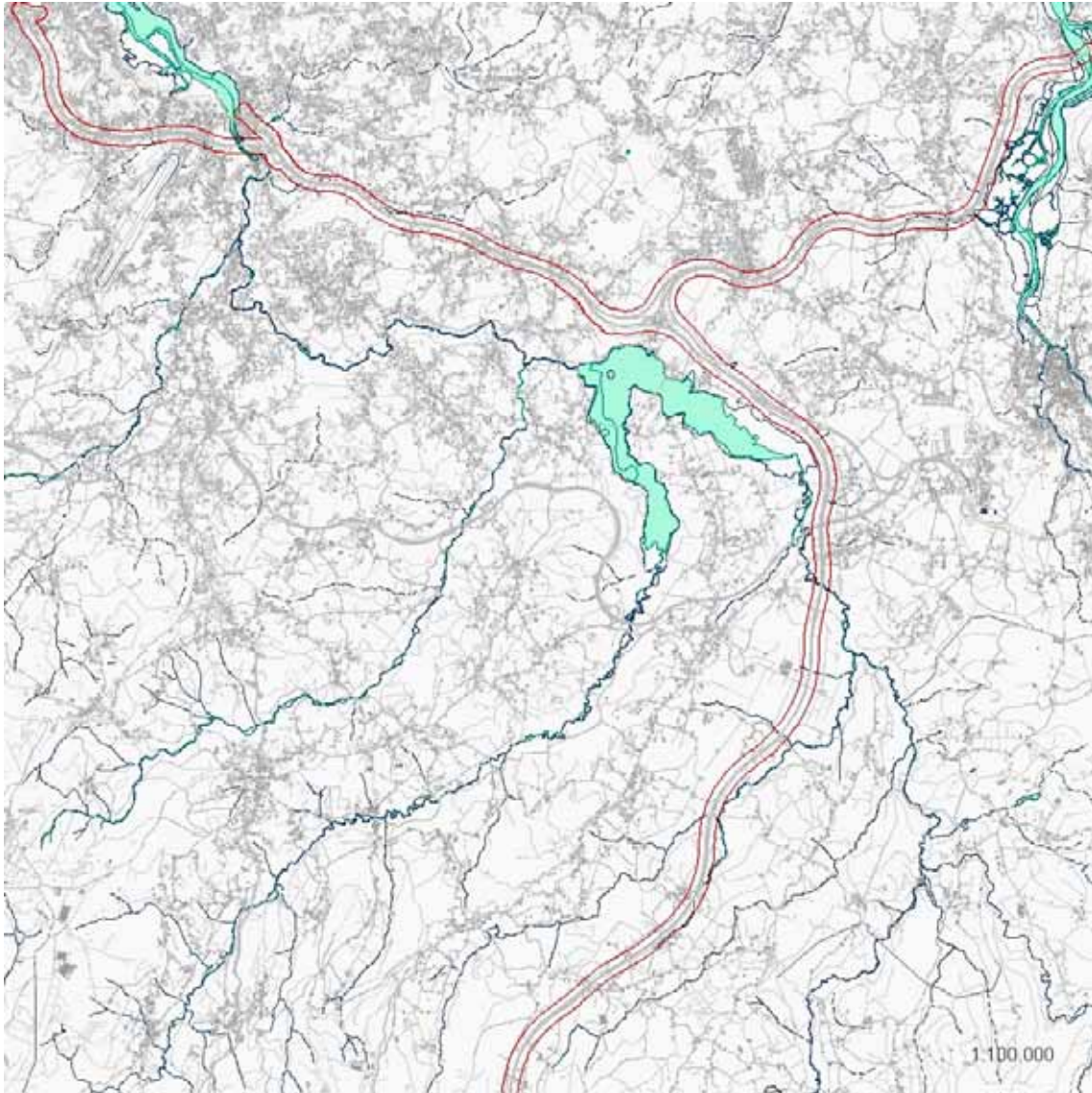
[86] Imaxe 3.1.11. Nodo de Guísamo. Comparativa espacial coas primeiras actuacións urbanas.

Fonte: Elaboración Propia

Hoxe en día a visión estruturante deste corredor¹⁴⁸ coma elemento de cohesión interna está fora de toda dúbida (Pérez Touriño, 1997; IDEGA, 1998) si ben as alternativas de transporte público de persoas que supoñan unha alternativa real non están de todo desenvolvidas e por tanto incidindo no modelo territorial. Só nos últimos anos se empeza a falar da intermodalidade como factor clave para dar continuidade ao sistema de transportes. Polo tanto, corresponde á autoestrada o papel de servizo *porta a porta* a escala rexional en espera da posta en marcha de estacións intermodais que dean resposta axeitada (en tempo e forma) á mobilidade rexional. Nos tramos da área urbana, a autoestrada funciona coma eixe de conexión do *hinterland* co centro de servizos (CBD¹⁴⁹), incrementando o número de usuarios e producindo tráfico de colisión cos desprazamentos de longo recorrido, usuarios que carecen dunha alternativa real de desprazamento dentro da rexión urbana.

¹⁴⁸ Unha das grandes preocupacións é o acceso transversal, constituído máis como barreira que como elemento permeable. Asemade, os enlaces pasan a se converter en “inútiles vacíos urbanos (Herce, 2002).

¹⁴⁹ C.B.D. Acrónimo de *Central Business District*, peza do interior da cidade que fai referencia ao centro de decisións económicas e políticas.



[87] Imaxe 3.1.12. Paso da Autoestrada do Atlántico coa zona de protección na área urbana da Coruña.
Fonte: Elaboración Propia

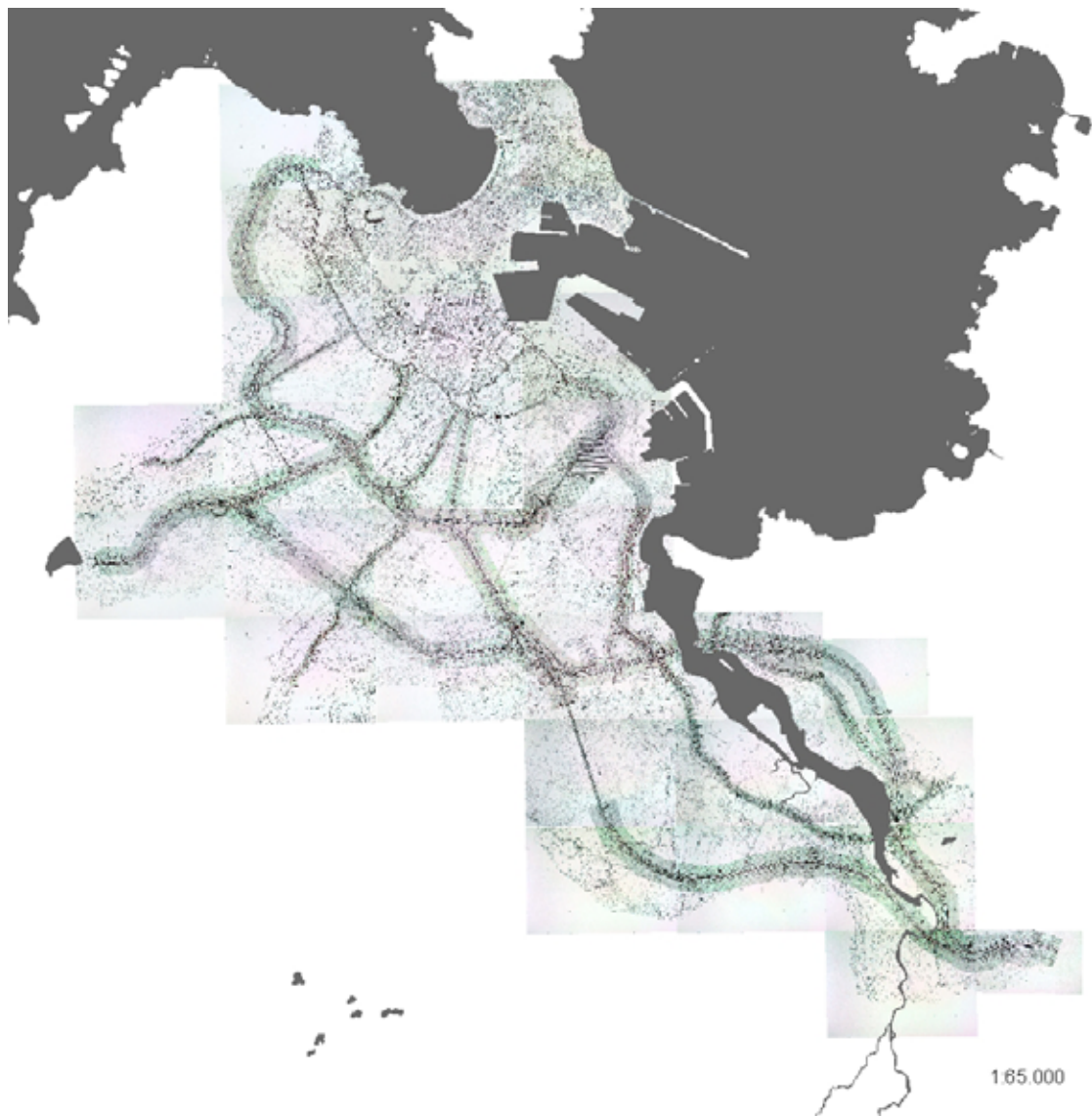
A superficie comprometida para o funcionamento desta infraestrutura, e dicir; calzada e a zona de protección de cen metros en cada marxe, dentro da zona de estudo (comarca de A Coruña xunto co concello de Betanzos) alcanza os 9,47 Qm²; o que supón case un 2% da superficie total da área delimitada¹⁵⁰.

¹⁵⁰ A zona de estudo comprende os concellos da comarca da Coruña (Oleiros, Sada, Bergondo, Cambre, Abegondo, Carral, Culleredo, A Coruña e Arteixo) máis o concellos de Betanzos. A superficie achegada é de 496,76 Qm². Esta delimitación coincide coa feita por Precado Ledo en 1991 no libro: *Coruña, Metrópoli Regional*, que creemos acertada para entender os diferentes fenómenos urbanos que se están a producir. Non obstante, unha delimitación máis precisa sería aquela que tivera en conta as redes de comunicación de alta capacidade e os seus puntos de conexión coa rede convencional, deste xeito, habería que incluír os concellos de Coirós, Miño, no sector oriental, e A Laracha no sector occidental.

Sendo autoestrada unha infraestrutura de primeiro orde dentro da rede viaria da área urbana, o análise desta vía resulta incompleto sen os respectivos plans arteriais de acceso planificados polo Ministerio de Obras Públicas.

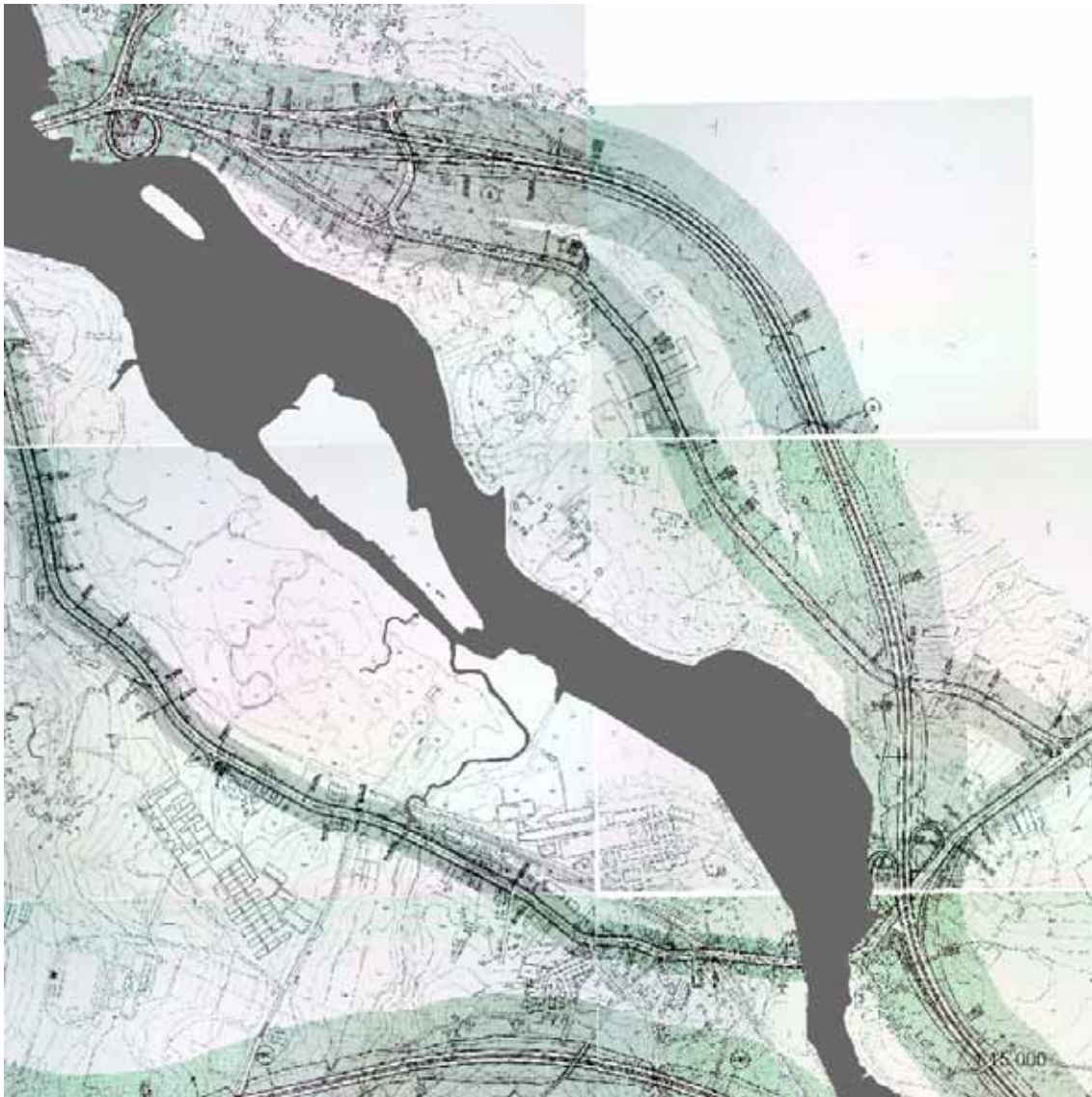
a. O Plan Arterial da Coruña do ano 1974.

Para a cidade da Coruña, presentouse pola *Jefatura Territorial de Oviedo* o *Plan Arterial de Accesos* no ano 1974 que completaba os estudos de enlace coa autoestrada.



[88] Imaxe 3.1.12. Paso da Autoestrada do Atlántico coa zona de protección na área urbana da Coruña.
Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974. Elaboración Propia.

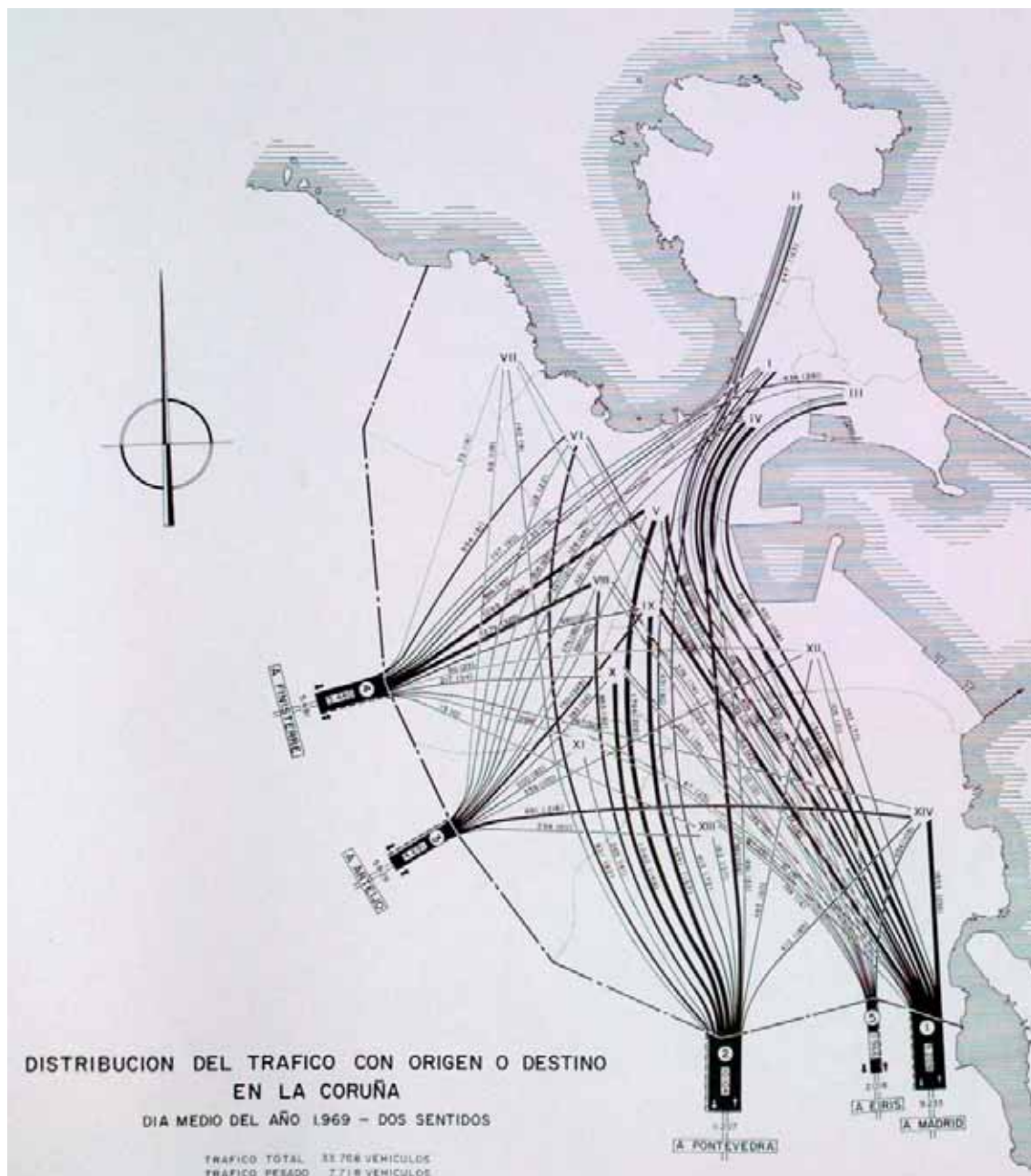
Neste capítulo atenderemos aos aspectos de deseño, deixando para o capítulo quinto, que versa sobre a mobilidade tanto pública como privada, os aspectos máis técnicos do plan de tal xeito que nos sirva para comparar as conclusións deste coa realidade actual. Ademais do contido puramente propositivo, o plan utiliza unha cartografía base con gran nivel de detalle que nos permitirá coñecer cal era a morfoloxía urbana no momento da redacción do devandito estudo.



[89] Imaxe 3.1.14. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Acceso Perillo-O Temple.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974. Elaboración Propia.

En canto ao obxectivo principal do plan, non debemos esquecer que se trataba de dar resposta axeitada á conexión da cidade existente coa infraestrutura de alta capacidade que se ía construír. Polo tanto, a visión realízase dende a óptica urbana, sen atender aos fenómenos de metropolitanización¹⁵¹ (Enlace de Perillo) que no momento de realizarse o plan eran inexistentes. Así, os enlaces de Perillo e O Temple de acceso a autoestrada serán para atraer os tráfico de longo percorrido, sen posibilidade de conexión coa cidade a través desta infraestrutura. A LC-211 (actual AC-211) sería a principal vía de conexión entre a estrada do Pasaxe e a N-VI tal e como tiña sido antes da construción da ponte do Pasaxe.

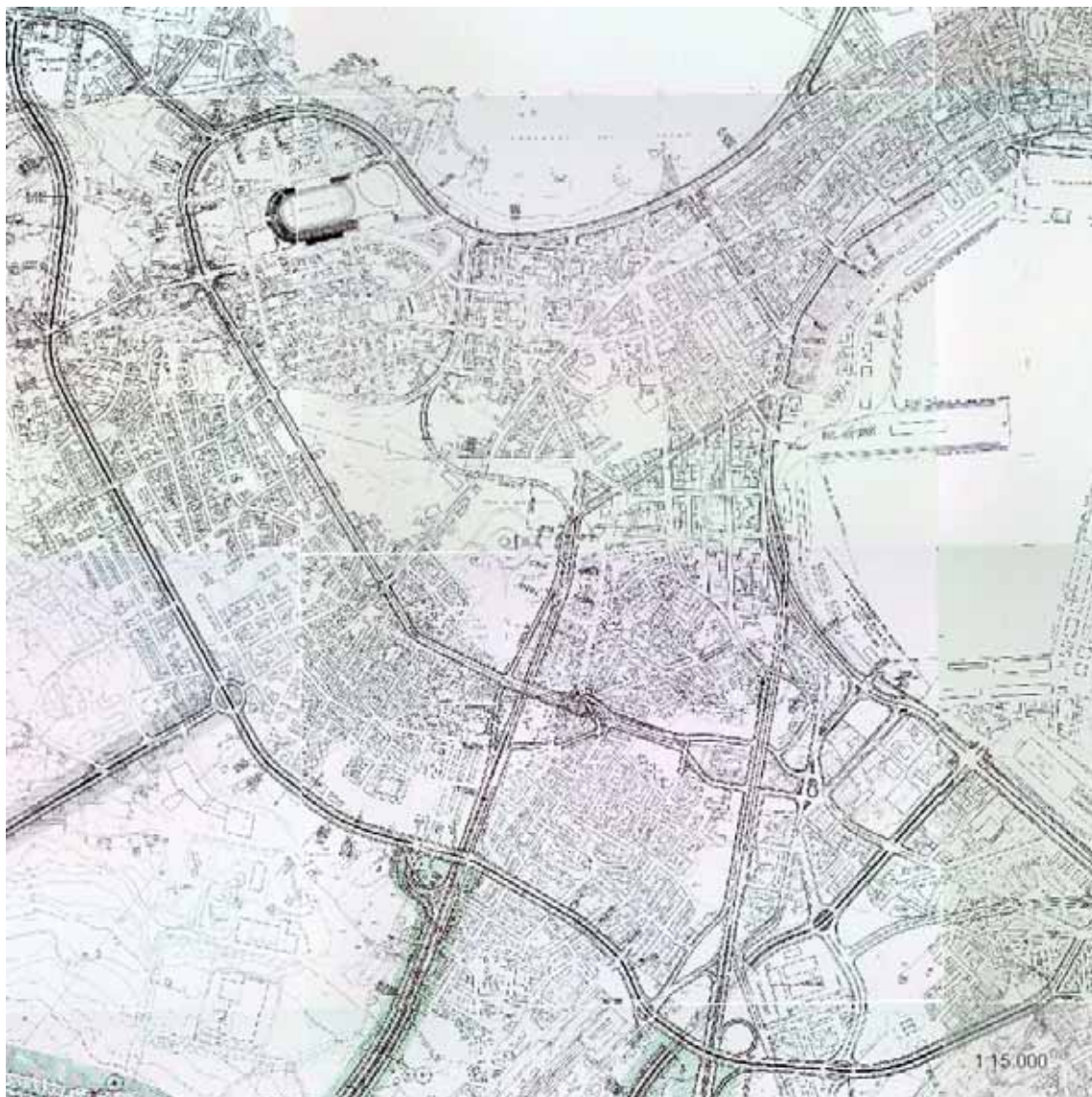
¹⁵¹ Precedo Ledo (1990), no libro: *A Coruña, metrópoli regional*, op.cit. distingue tres períodos na etapa de construción metropolitana mediante unha serie de indicadores socioeconómicos.



[90] Imaxe 3.1.15. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Transporte: Distribución do Tráfico.
Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

O Plan fai un pormenorizado estudo dos diversos accesos á cidade, polo que as vías radiais (centro-periferia) constitúen o principal foco de atención do estudo. Como complemento, divídese a cidade en catorce sectores e analízase a poboación e o número de vehículos en cada un deles, xunto coas relacións de mobilidade interzonal (Díaz, 2000) que serán aproveitadas por futuros estudos¹⁵². Sen embargo, son as vías de rolda as que van funcionar coma o verdadeiro armazón da proposta servindo de distribuidoras dos movementos de entrada e saída.

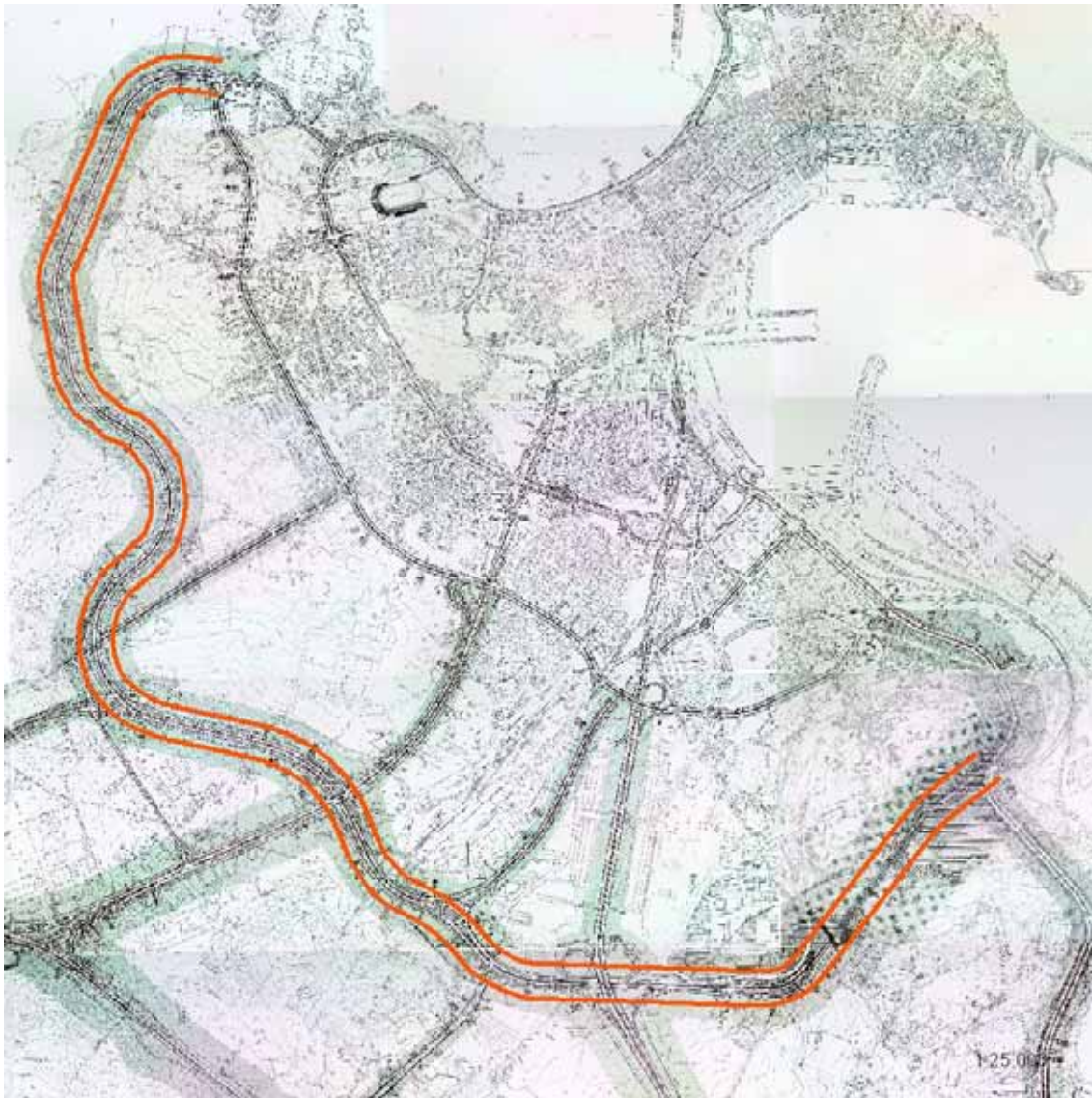
¹⁵² Vialda, *Estudio de Tráfico y Transporte. Estacionamientos*. Encargado á consultora IDASA no marco da Revisión e Adaptación do Plan Xeral de 1985. Tamén no *Estudio de Planeamiento de la Avenida de Alfonso Molina* en Decembro de 1984.



[91] Imaxe 3.1.16. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Roldas Interiores.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Esta idea que non resulta novidosa xa que fora tratada tanto no Plan Cort de 1945 coma no Plan Xeral de Aliñacións do ano 1948¹⁵³ (González Cebrián-Tello, 1984). A planificación das dúas primeiras roldas (interiores) data de 1948, pero a súa construción se dilatou ata a década dos oitenta en parte do seu percorrido, tendo que esperar ata finais dos noventa e principios do século XXI para ver finalizados os seus trazados definitivos. A proposta do Plan de Accesos, as consideraba como roldas interiores, mais o seu trazado resultaba, nalgúns casos, excesivamente enxeñeril producindo actuacións de cirurxía que a cidade non estaba disposta a asumir. Sucede así nos na contorna da Igrexa de San Pedro de Mezonzo ou a continuidade da rúa Falperra, ambas propostas na Rolda de Nelle.

¹⁵³ O profesor González Cebrián-Tello na súa tese doutoral fai unha análise pormenorizada do plan Cort presentado como proposta de ordenación do crecemento da cidade, que foi rexeitado pola corporación municipal por considera-lo irrealizable. Así mesmo, analiza o plan xeral de aliñacións que recollera parte das ideas de Cesar Cort readaptándolas á capacidade real da cidade.

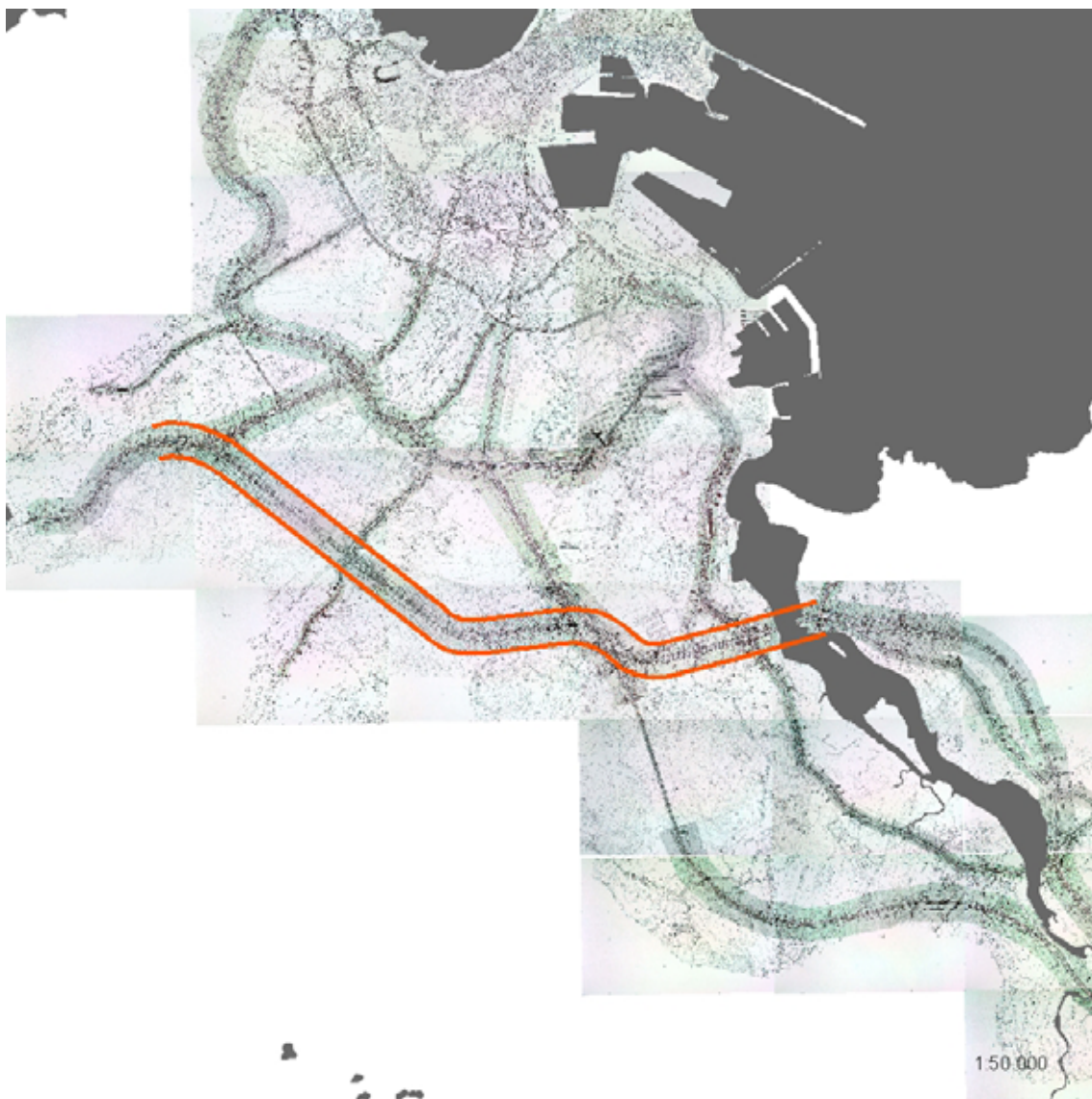


[92] Imaxe 3.1.16. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Terceira Rolda.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Unha terceira rolda de trazado exterior (con apenas servidumes edilicias nas súas beiras agás no barrio das flores de recente construción), cun trazado de complexión da cidade existente, serviría de vía distribuidora dos tráficos interzonales e destes co exterior con estudados enlaces ás vías perpendiculares. Esta vía foi construída na súa parte sur, rematada recentemente a conexión entre os accesos pola Av. da Pasaxe e a Av. de Alfonso Molina.

Na actualidade, estase a construír unha nova vía de penetración (incluída no PXOM do ano 1998), que se confunde ocasionalmente co trazado oeste da rolda proposta no Plan de Accesos e que se deu en chamar terceira rolda¹⁵⁴, nome herdado do plan do ano 1974 pero cun significado totalmente oposto, por seres precisamente unha vía radial *input-output*.

¹⁵⁴ Principalmente nos medios de comunicación locais (La Voz de Galicia, La Opinión de A Coruña, El Ideal Gallego), e nos comunicados políticos municipais.



[93] Imaxe 3.1.17. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña. Conexión Exterior.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Finalmente, para rematar a estrutura en malla e simplificar a conexión entre os concellos de Oleiros ao leste e o de Arteixo na parte occidental, construíríase unha vía transversal cunha marcada compoñente territorial (inda que no termo municipal coruñés), aproveitando en parte os treitos xa construídos da Avenida de Alfonso Molina (antiga Av. de Palavea) e a ponte da Pasaxe. Neste caso a vía enlazaría co polígono industrial-comercial de maioristas da Coruña (Pocomaco) que se estaba a construír na década dos setenta. Na actualidade este polígono está comunicado coa avenida Alfonso Molina mediante un viario local¹⁵⁵ con dobre carril en cada sentido e dá servizo ao sector S-7 Recinto Feiral¹⁵⁶ que alberga no seu interior 3.500 vivendas, un centro comercial e o antedito centro multiusos.

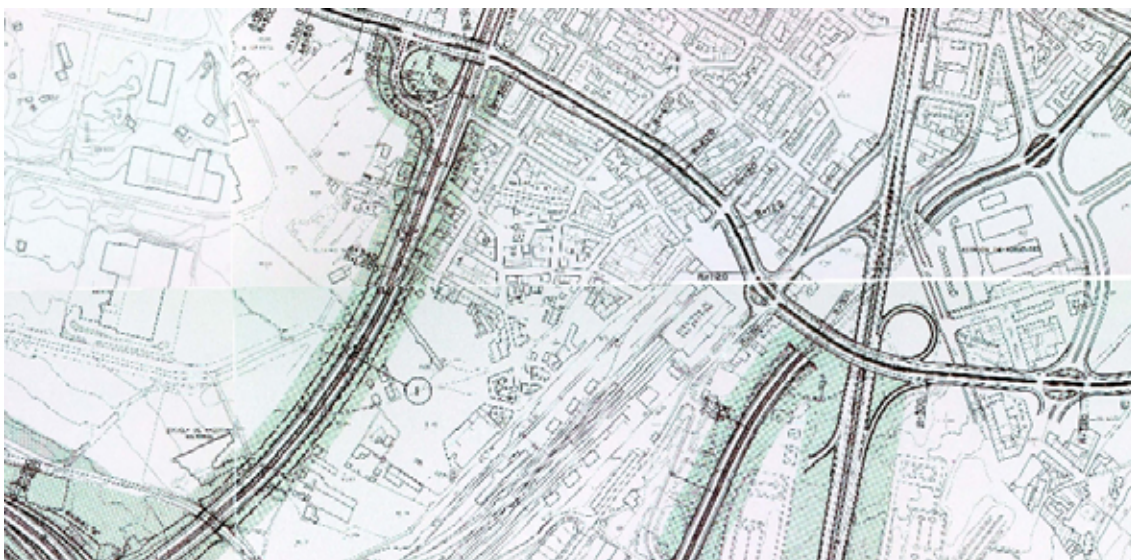
¹⁵⁵ Os responsables técnicos do Concello da Coruña elaboraron recentemente un estudo do impacto que supuxo a construción do sector S-7 Recinto Ferial nesta vía que foi amablemente cedido para a elaboración desta tese. Asemade en coordinación coa Área de Mobilidade estanse levando a cabo estudos de impacto do que suporá a apertura da Terceira Rolda.

¹⁵⁶ Véxase neste mesmo traballo o apéndice sobre actuacións de desenvolvemento ficha Coru06.



[94] Imaxe 3.1.18. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle Nodo de Palavea.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Pasemos agora a analizar en detalle os nodos de enlace, En primeiro lugar temos que facer obrigada comparación entre o acceso a autoestrada actual e o proposto no Plan de Accesos. Neste, prima como vía principal a comunicación directa entre a Avenida de Alfonso Molina e a autoestrada con accesos laterais do viario transversal proposto. A solución actual prioriza a continuidade da avenida coa ponte da pasaxe, realizándose a conexión coa vía de alta capacidade polos extremos. A disfunción desta solución constátase nos dous sentidos de circulación; no de saída unha estación de servizo e os accesos á universidade e á zapateira con importantes actuacións residenciais; e de entrada, accesos a unidades residenciais, o polígono industrial de pocomaco, recinto feiral, centros comerciais, etc; producen un “efecto tixeira” de *tráficos de colisión* con orixe-destino entrelazados.

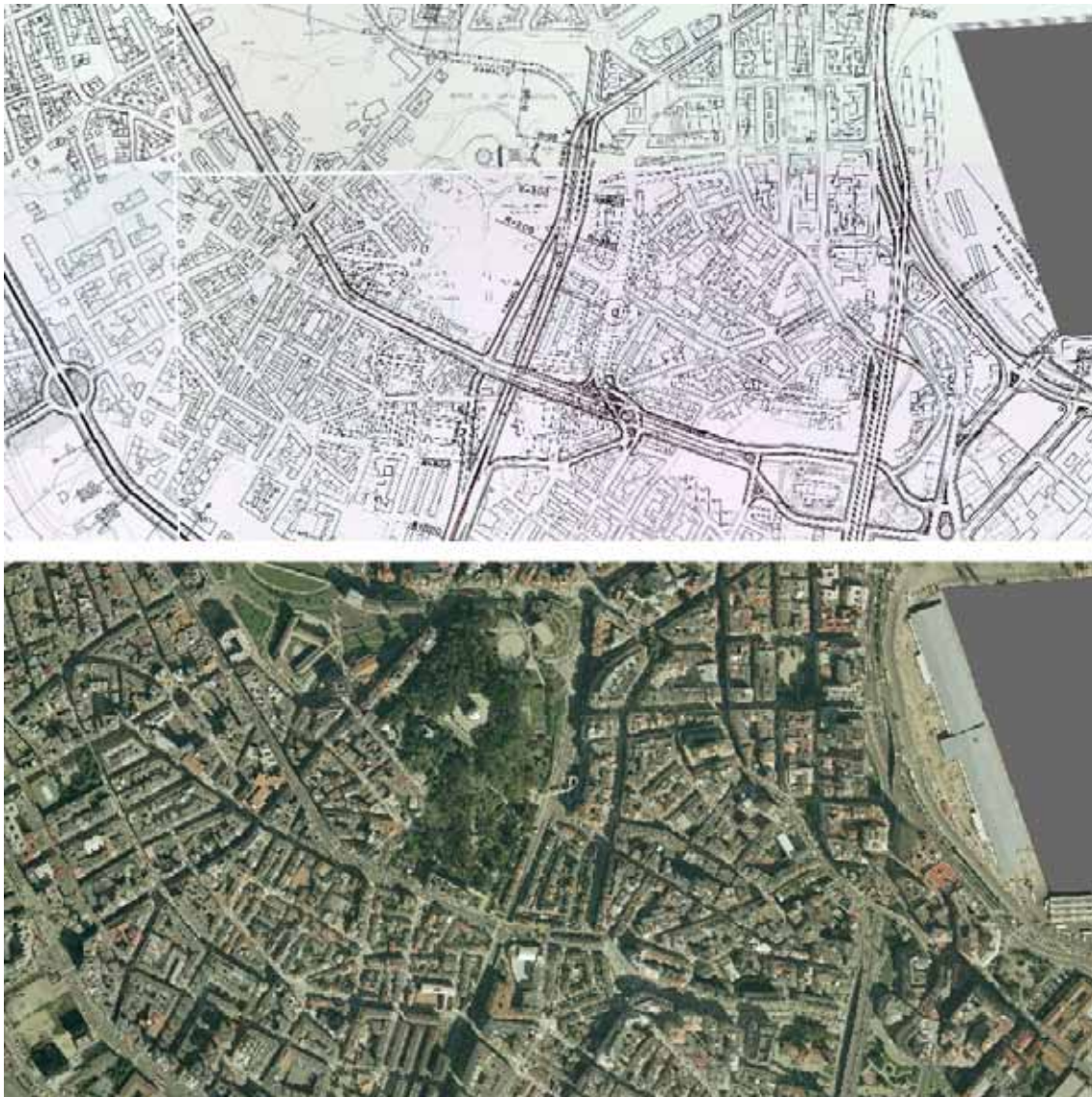


[95] Imaxe 3.1.19. Plan Arterial de Accesos: Detalle Rolda de Outeiro con Nodos de Av. de Arteixo e Av. de Alfonso Molina.

Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Como única rolda completa de distribución, a Rolda de Outeiro representa o paradigma dunha vía que si ben recibe o nome de rolda en poucos treitos do seu trazado pode ser denominada así, xa que do que realmente se trata é dunha rúa máis ampla que as outras con maiores intensidades de uso nas súas beiras. O deseño da mesma non cumpre a función coa que foi planificada e os enlaces coas vías arteriais apenas cumpren as mínimas esixencias funcionais. Incluso nalgúns treitos a construción da rolda é posterior á construción de tipoloxías residenciais o que obrigou ao derrube de edificacións. Só o trazado máis recente, froito de convenios cos propietarios do solo¹⁵⁷, libéranas de edificacións anexas.

¹⁵⁷ O trazado pertencente á conexión do Plan Parcial dos Rosais coa avenida Manuel Murguía e froito dun convenio para entregar este solo a cambio de incorporar aos propietarios destes solos na área de reparto correspondente, segundo consta na memoria do citado plan parcial. Véxase apéndice sobre actuacións de desenvolvemento.

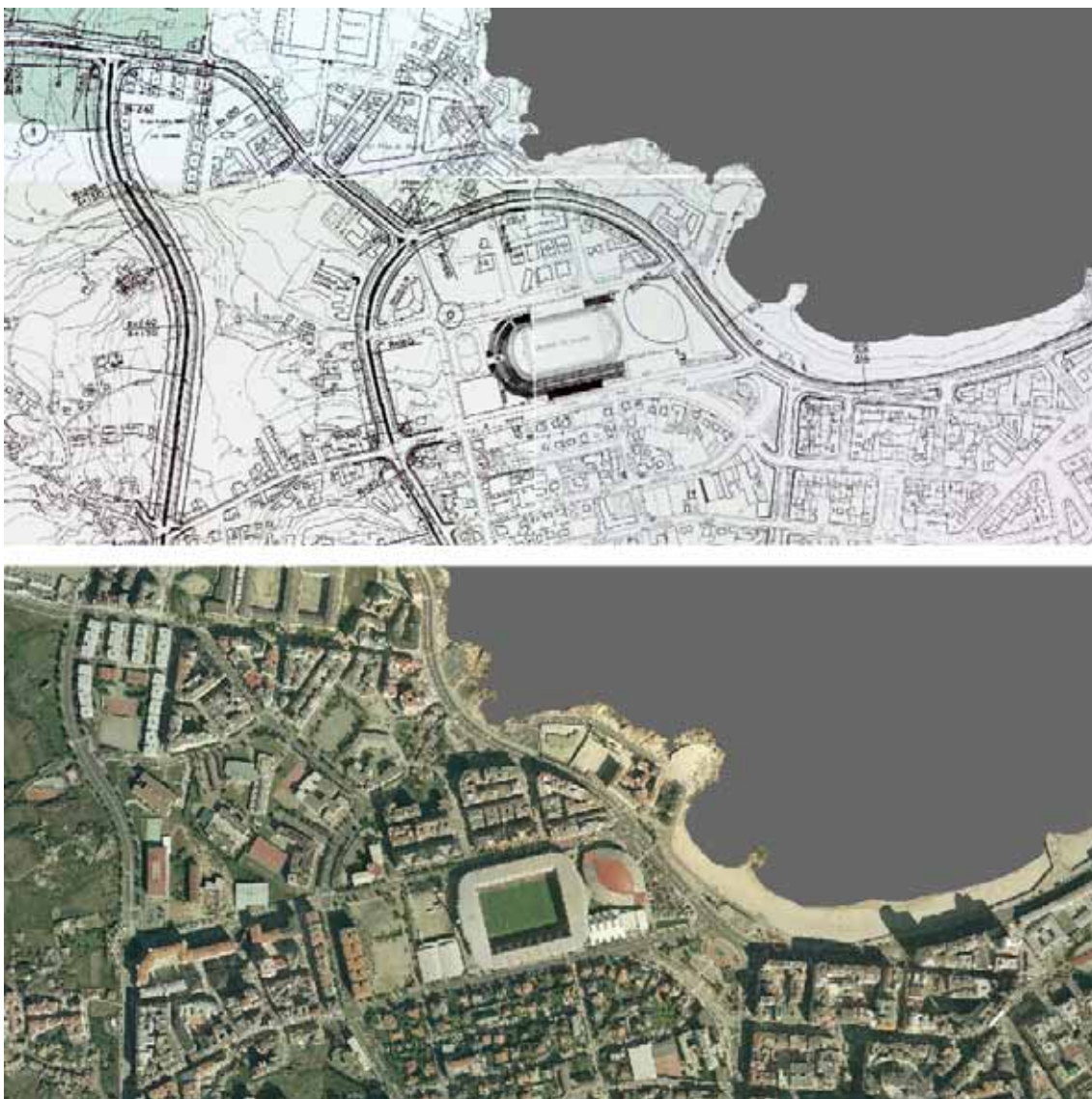


[96] Imaxe 3.1.20. Plan Arterial de Accesos: Detalle Rolda de Nelle con Nodos de Av. de Arteixo e Av. de Alfonso Molina.

Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

A Rolda de Nelle, como segundo cinturón de entrada, está máis afectada pola expansión da cidade, reflexa no seu trazado as complexas solucións de enlace co viario de acceso á cidade, tanto no nodo da avenida de Arteixo coma no da avenida de Alfonso Molina.

Dentro do viario radial, o antigo camiño de Fisterra pasa a formar parte do viario local, potenciando a comunicación coa avenida de Arteixo. Esta, no seu contacto de entrada coa cidade presenta unha solución en túnel evitando os xiros á esquerda ata comunicar co paseo marítimo de Riazor. Respecto a avenida de Alfonso Molina, unha vez finalizado o derrube de parte do barrio de Santa Lucía enlaza con Linares Rivas a través dun viaduto construído nos anos setenta, salvando o desnivel existente e elevado a elemento de progreso.

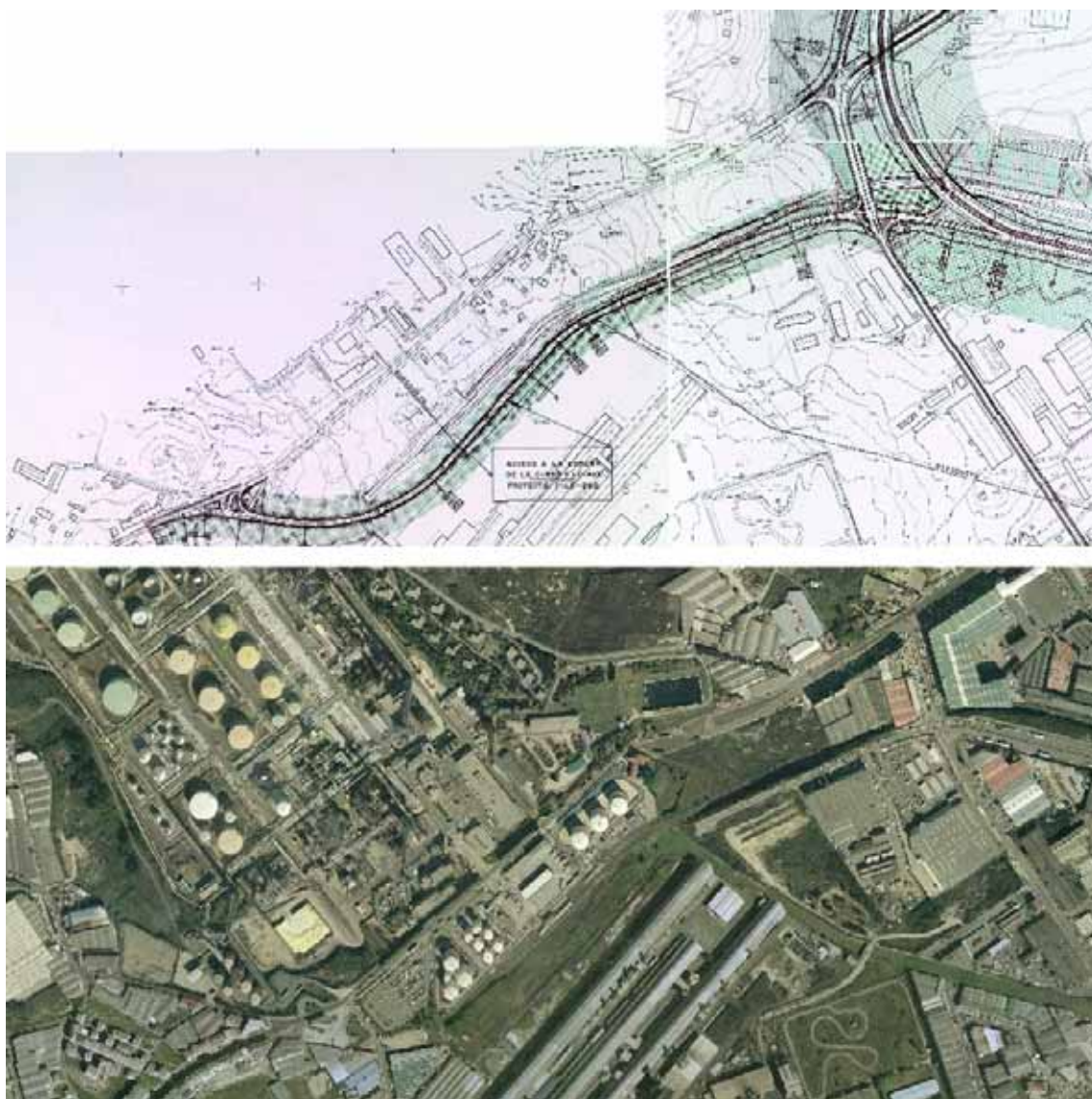


[97] Imaxe 3.1.21. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de Conexión de roldas.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

O sector oeste conta con menor presión urbanística, polo que as conexións entre roldas se producen ao mesmo nivel. Nestes tramos, as roldas contan con prazas de aparcamento nas súas beiras e o deseño adecúase aos trazados urbanos polos que discorre.

Para a construción destas roldas, o Plan de Accesos pretendía o derrubo de certas edificacións, entre as que se encontraban parte das vivendas sociais do Carme en Labañou e algúns edificios que invadían a liña de costa na zona do Orzán e Riazor. Vemos nesta parte da cidade, como o Plan de Accesos incidiu directamente no deseño do Paseo Marítimo que bordea a cidade e que tiña como precursor o antedito Plan Cort de 1945¹⁵⁸.

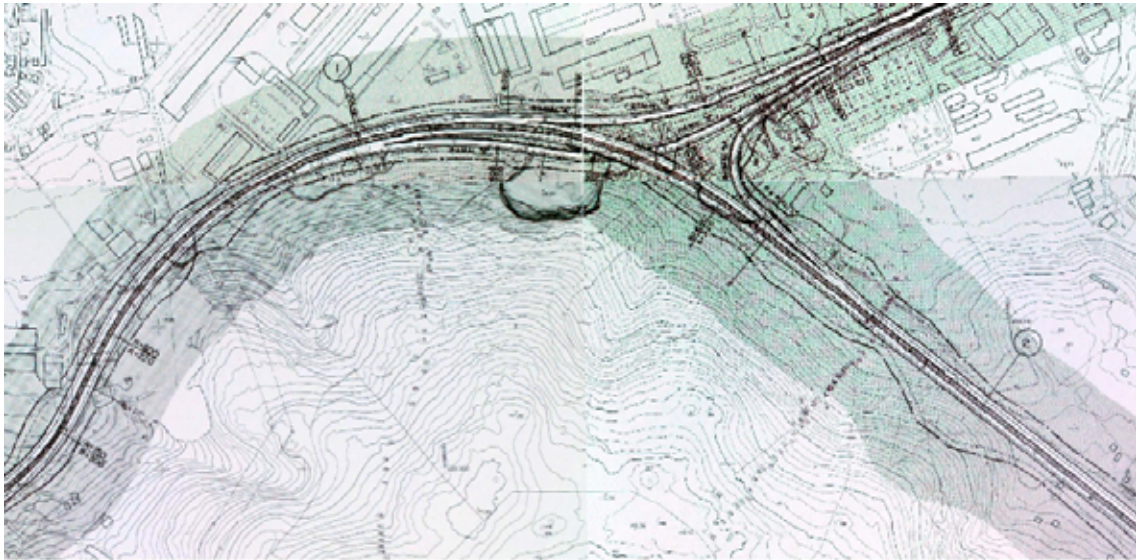
¹⁵⁸ Véxase González Cebrián-Tello (1984); *La Ciudad a través de su plano*. Op. cit.



[98] Imaxe 3.1.22. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo da Moura.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Finalmente, pasemos a ver determinados elementos propostos no Plan de Accesos que non foron construídos e que agora supoñen importantes disfuncións na rede viaria¹⁵⁹ xa que a avenida de Alfonso Molina pasa a se-lo canal de comunicación obrigado para a meirande parte das comunicacións sexan estas de acceso radial ou transversal. Na imaxe 3.1.22 pódese apreciar a diferente solución aportada para a avenida de Severo Ochoa; no Plan de Accesos formaba parte da terceira rolda, sen solución de continuidade, mentres que o resultado actual enfronta esta avenida con dous cruces sucesivos ao mesmo nivel con posibilidade de xiros á esquerda. A construción dun centro comercial acrecentará as IMD na zona, sen que se teña elaborado un plan de adecuación.

¹⁵⁹ Máis adiante veremos o Plan Sectorial (2004) e o Plan de estradas de Galicia (2006). Ámbolos dous tentan corrixir estas disfuncións coa construción de novos accesos, nalgúns casos de difícil encaixe urbano. Asemade, no capítulo catro, correspondente ao estudo municipal, poderemos estudar a incidencia dos plans urbanísticos, concretamente o PXOM de 1998 e o avance do novo PXOM de 2009 na cidade da Coruña.



[99] Imaxe 3.1.23. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo da Grela.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Evita-lo paso pola rolda de San Cristovo, implicaba a construción dunha cuarta rolda (ou cuarto nivel de transversalidade) previsto no Plan de Accesos que conectara directamente o sector occidental coa autoestrada tanto no enlace de Alfonso Molina como no de Perillo, finalmente non construída. A solución proposta recentemente tanto no planeamento local coma nos plans autonómicos pasa pola construción dun viario radial de saída exterior que conecte directamente coa autovía do noroeste e a autoestrada AP-9 na altura de A Laxe.

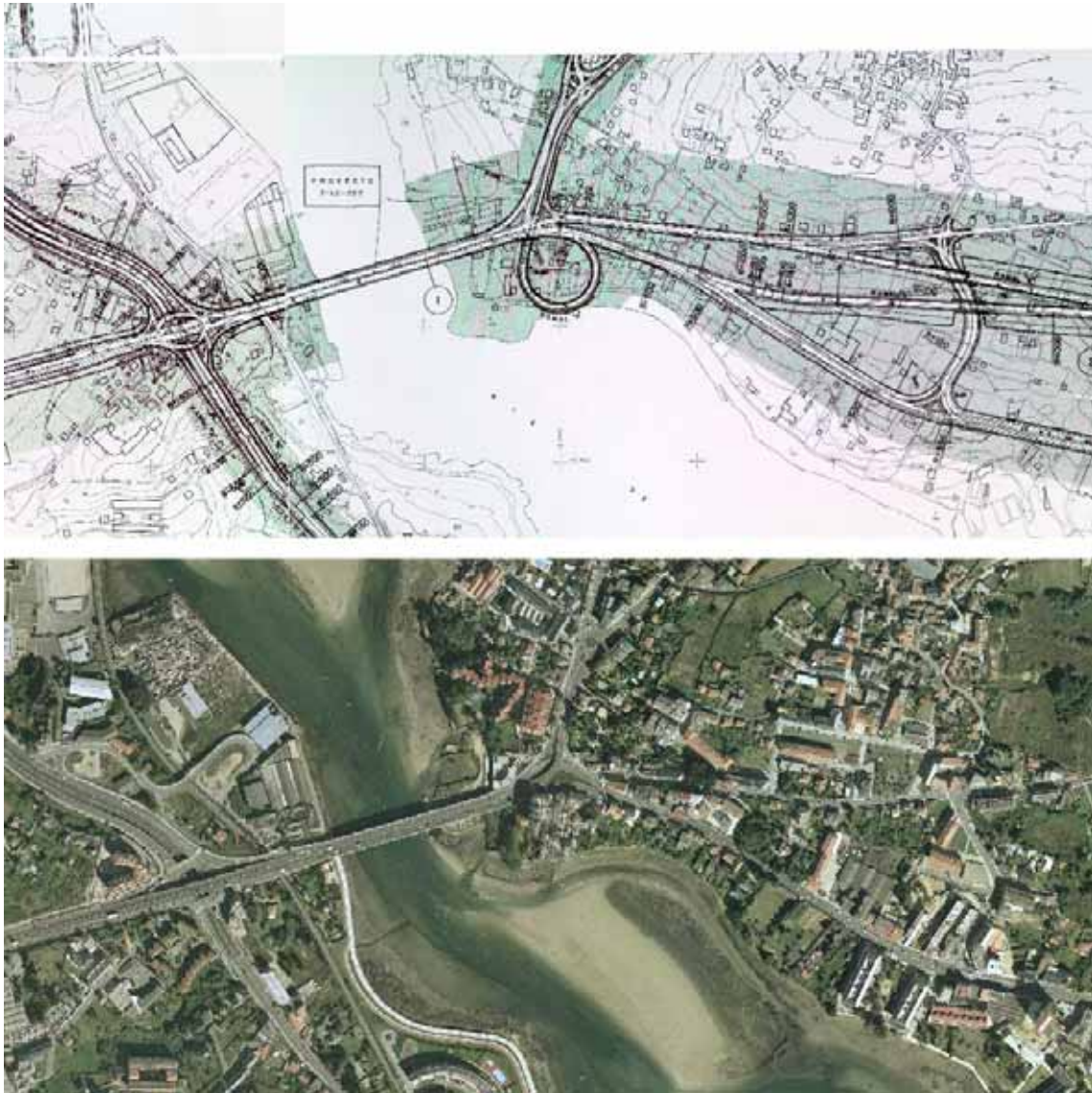
Tal e como fixeran os centros comerciais (Contiente – actual Carrefour- e Alcampo –actual Auchamp-) de instalarse nunha encrucillada de camiños da avenida Alfonso Molina nos anos oitenta, está prevista a inauguración de importantes centros comerciais nos cruces desta vía de penetración (chamada terceira rolda en círculos periodísticos e políticos), con outros viarios radiais.



[100] Imaxe 3.1.24. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo de Pocomaco.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

A continuación, a vía proposta no plan de Accesos conectaría o polígono de Pocomaco coa avenida de Alfonso Molina nun enlace único nese sentido, apostando no acceso cara a cidade pola mellora do viario existente.

A construción por parte do concello dunha vía que conectase o polígono industrial cos accesos exteriores da cidade na década dos noventa, supuxo un alivio da antiga estrada provincial. Sen embargo a avenida de Alfonso Molina vese sobrepasada pola cantidade de vehículos que a percorren. No futuro está previsto que as actuacións previstas (terceira rolda, e novos viarios de conexión) poidan descargar parcialmente a antedita avenida. Sen embargo estas novas vías parten en desvantaxa pois a edificación de novos polígonos tanto residenciais como industriais está en fases moi avanzadas, e non se prevén alternativas reais ao uso de transporte privado. É o modelo territorial o que se está a debater.



[101] Imaxe 3.1.25. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo de Perillo.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Non podíamos deixar este análise sen comparar os nudos de Perillo (concello de Oleiros) e O Temple (concello de Cambre). Para o primeiro, que se corresponde coa imaxe 3.1.25, o nodo pasaría a recoller os tráficoos provenientes tanto da avenida do Pasaxe como da estrada LC-173, de actual titularidade autonómica denominada AC-173, para dirixi-los ate a autoestrada no nodo da Barcala pasando pola ladeira de Montrove.

Sendo esta a parroquia máis próxima ao concello de Oleiros, foi a que experimentou un crecemento máis rápido (PXOU Oleiros, 1984). As diversas presións dos propietarios do solo como as alternativas planificadas dende o planeamento xeral, con importantes bolsas de solo urbanizable (hoxe en día esgotado) fixeron que esta proposta non se tivera en conta. A visión, excesivamente “coruñesista”, non tiña en conta a revalorización paisaxística da franxa fluvial (Nárdiz, 2008; 54).



[102] Imaxe 3.1.26. Plan Arterial de Accesos á cidade da Coruña: Detalle de nodo do Temple.
 Fonte: Arquivo do Reino de Galicia. Plan Arterial de Accesos, 1974.

Para o nodo do Temple, e froito dunha visión reducionista da especulación inmobiliaria con amparo legal dos documentos urbanísticos, a conexión coa autoestrada e substituída por un intenso asentamento poboacional sen solución de continuidade que hoxe en día aglutina os núcleos de O Graxal, A Tapia, O Seixal e O Temple, con espazos públicos reducidos a pezas sobrantes da masa edificatoria.

Neste punto, o Plan de Accesos do ano 1974, presentaba unha solución excesivamente drástica ao propoñer o derrubo de casas de recreo, moitas delas empapadas de sinxelas decoracións modernistas. Casas polas que o paso do tempo, salvo convenios expresos para convertelas en patrimonio municipal, está deixando a súa impronta caladiñamente.

Ao igual que víramos no caso da proposta Albalatiana na procura dun espazo de crecemento ordenado, corrixido convenientemente con estudos precisos no Plan Comarcal da Cidade das Rías, visto no anterior capítulo; a visión enxeñeril dos plans de acceso vai tropezar cunha visión excesivamente localista dos poderes públicos municipais.

O análise pormenorizado do Plan do 74, amosa o lado máis pragmático dos enxeñeiros de camiños, cun referente claro nos estudos ingleses da década anterior (Buchanan, 1963) que advertían do prezo a pagar se queríamos preparar as cidades para a chegada masiva do automóbil. Neses estudos, o equipo de Buchanan introduciu o concepto de *Unidade Ambiental*, aportando unha serie de indicadores que desequilibrarían a balanza en pro do resultado elixido. Así, determinados ambientes urbanos debían ser conservados a toda costa mentres que outros terían que servir de sacrificio para salvagardar os primeiros.

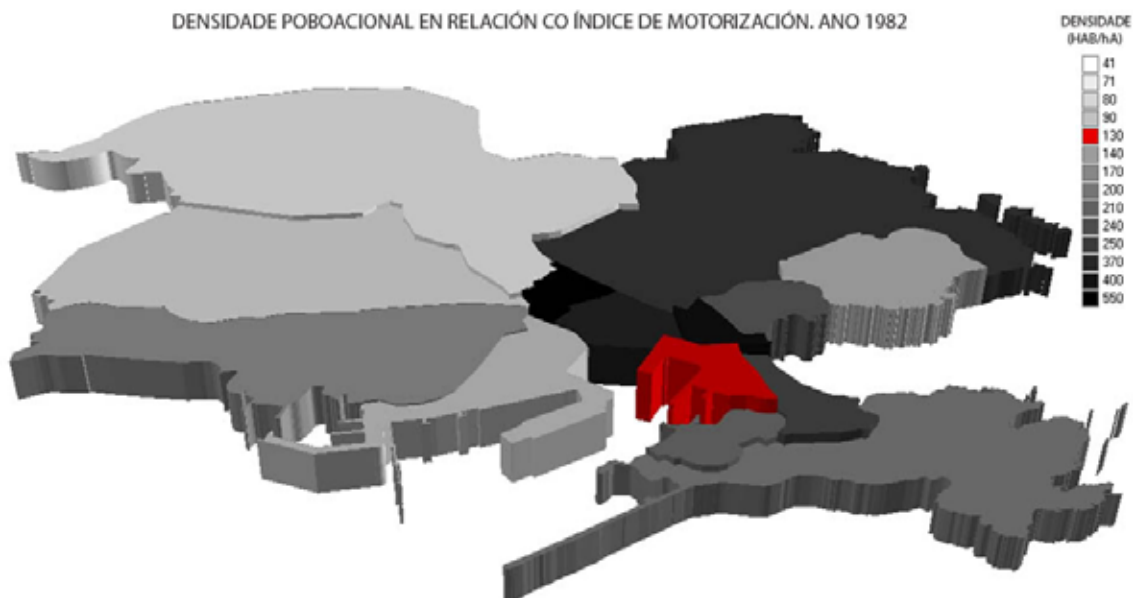
Polo tanto, o Plan de Accesos non deixa de ser un documento da súa época, que co paso do tempo, e coas reflexións pertinentes sobre a calidade do espazo atravesado (acontecidas sobre todo na década dos anos oitenta), podería ter sido a xénese dun esquema ordenado de crecemento proposto na cidade central.

Resulta difícil entender como o abandono das políticas de fomento do transporte público (Martínez López, 2005), o confiado descanso da mobilidade no vehículo privado xunto co aumento do nivel de renda dos fogares (Díaz Fernández, 1998), non fixo que o documento aquí exposto fora levado a cabo na súa totalidade. Sen embargo, moitos dos seus deseños, si foron levados á práctica, con excesiva importancia da avenida de Alfonso Molina como canalizadora dos fluxos de *entrada-saída*, ou un deseño inapropiado das vías de rolda propostas no plan urbanístico do ano 1948 (González Cebrián-Tello, 1984), que invalidan calquera acción posterior.

As solucións actuais, propostas nos plans autonómicos (que veremos máis adiante), van tentar dar resposta tamén parcial a unha problemática de modelo elixido para sustentar a mobilidade urbana e periférica, actuando como parches sen a debida reflexión global sobre un modelo coordinado de transporte e dos usos do solo (Nárdiz, 2008; 57).

b. O Plan de Vialidade, Transporte e Estacionamento da cidade herculina de 1984.

En plena redacción do Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1985, se presenta o Plan de Vialidade como documento anexo para estudar o comportamento do tráfico na cidade. O documento relega a un segundo plano a cuestións de transporte público alegando unha falta de datos, centrándose no sistema vario urbano e na localización de posibles áreas de aparcadoiro.



[103] Imaxe 3.1.27. Densidade de Poboación e Índice de Motorización. 1982.

Fonte: Concello da Coruña. Plan de Vialidade. 1985.

Para o estudo, firmado pola consultora IDASA (Ingeniería el Atlántico SA), foi programa unha enquisa da que se extraeron os datos para perfilar a proposta final. Asemade, serviría para mostrar o patrón de mobilidade na urbe e introducir valores nun modelo informatizado¹⁶⁰ baseado na teoría de nodos. As conclusións máis salientables son as seguintes:

- A maior porcentaxe de orixes destinos pasa polo nodo da Ponte da Pasaxe.
- A taxa media de ocupación é de 1,54 viaxeiros por vehículo cun alto grado de motorización.
- Os viaxes por motivo laboral ou residencial representan o 75% do total de movementos.
- O 65% das viaxes se realizan máis dunha vez ao día.
- A porcentaxe de usuarios sen aparcamento no domicilio ou no traballo é do 65%.
 - Unicamente o 33% dos usuarios dispoñen de aparcamento no seu domicilio.
 - A porcentaxe de usuarios con aparcadoiro no traballo non supera o 1,8%.
- O 84% dos usuarios dispoñen dun so vehículo.
- O tamaño medio familiar do usuario do transporte privado é de 3,9 persoas por familia.
- O 64% dos usuarios do transporte privado non usa endexamais o autobús, o 23% raramente, o 9% con algunha frecuencia e só o 4% con frecuencia.

O rexistro de aforos¹⁶¹ estendeuse as rúas¹⁶² máis importantes da cidade que foron acotadas entre os nodos do sistema, e posúen o rexistro de Intensidades Medias como a distribución horaria dos mesmos. O total de viaxes computados para o ano de estudo e as prospeccións futuras para os anos 1990 e 1995 son:

¹⁶⁰ Os datos subministrados ao ordenador foron: nudo orixe, nudo final, tripo de tramo, velocidade estimada, lonxitude do tramo, pendente media, coeficiente de visibilidade e valor da peaxe en caso de tramos de autoestrada.

¹⁶¹ Aforos realizados entre os días 10 e 25 de maio de 1982, para cubrir días laborables e festivos.

¹⁶² San Andrés, Av. Bos Aires, Av. Fisterra, Alférez Provisional, Os Cantóns, Ronda de Nelle, Av. da Pasaxe, Sánchez Bregua, Av. Lavedra, Juan Flórez, Barrié de la Maza, Estrada de Arteixo, rúa da Torre, Juana de Vega e estrada de Fisterra.

Numero de Viaxes totais			
Ano	Viaxes	Taxa de Crecemento	
1982	226.790		
1990	310.905	37% sobre 1982	4% (1982-1990)
1995	340.550	50% sobre 1982	1,85 (1990-1995)

[T25] Táboa 3.1.1. Número de Viaxes Totais segundo a enquisa de aforos.
Fonte: Concello da Coruña. Plan de Vialidade. 1985.

A calibración da rede para obter datos de prognose válidos efectúase mediante o Método de Rutas Múltiples con Restrición de Capacidade¹⁶³ (J. Burrell, 1968). Obtense deste xeito, unha serie de conclusións que darán pé ao deseño proposto final:

1. Saturación de tódolos tramos principais da rede no ano 1990, agás na Av. da Mariña, Barrié de la Maza e Rolda de Nelle.
2. Os incrementos de IMD se concentran nos tramos con mellor condición para o tráfico rodado.
3. Unha saturación tal no centro da cidade debe provocar a potenciación do transporte público. Tamén se debe actuar no aumento da capacidade viaria eliminando o aparcamento en superficie.

Se ben o documento posúe unha visión claramente tendente a mellorar as condicións de penetración do vehículo privado, recalca o feito de potenciar o transporte público.

“Desde luego, con estas cifras, parece aconsejable tratar de restringir el uso del vehículo privado y proteger el transporte colectivo.

El segundo factor es el tipo de desarrollo y dimensión de la ciudad. Un simple vistazo a la planta de La Coruña permite verificar que el desarrollo de la ciudad es (...) poco apto para el vehículo privado, favoreciendo los viajes a pie y el transporte colectivo. Sin embargo, el nuevo urbanismo de unos años a esta parte está haciendo crecer nuevos barrios con distancias más aptas para el vehículo privado.”

Plan de Vialidade, 1985.

Tres foron as propostas que se puxeron en marcha na cidade, das que sobresaí a utilización dun carril específico para transporte público durante un breve período de tempo ata que se abriu o Paseo Marítimo:

1. Incremento de frecuencias das liñas existentes e apertura de novas liñas de transporte público tanto urbano coma interurbano.
2. Creación de aparcadoiros disuasorios para o transporte privado. Recordemos que a data de redacción do documento é do ano 1984, polo que esta medida representa un adianto no seu tempo. Porén, unha das actuacións máis senlleiras do Plan Xeral de 1985 foi a potenciación de numerosas prazas de aparcadoiro en zonas centrais; Os Cantóns,

¹⁶³ Presentado no 4º Simposium Internacional sobre a teoría de fluxos de tráfico. Karlsruhe, 1968.

Orzán-Riazor, Praza de Pontevedra-Juana de Vega, actuando como reclamo para o uso do automóbil en lugares centrais.

3. Creación de carrís de uso exclusivo polo transporte público urbano, en tramos específicos.

Compre salientar que é o modelo de cidade o que se pon en xogo. Malia que o propio redactor do Plan de Vialidade reconece o propósito do mesmo, sinala a necesidade dun replanteo da mobilidade:

“Es evidente que el uso del automóvil que se deduce de esta información es algo sobre lo que se puede influir con diversos tipos de medidas o decisiones políticas. En una palabra, e uso de vehículos no es más que una faceta enmarcada en el ámbito general de un modelo de ciudad o sociedad.”

Plan de Vialidade, 1985.

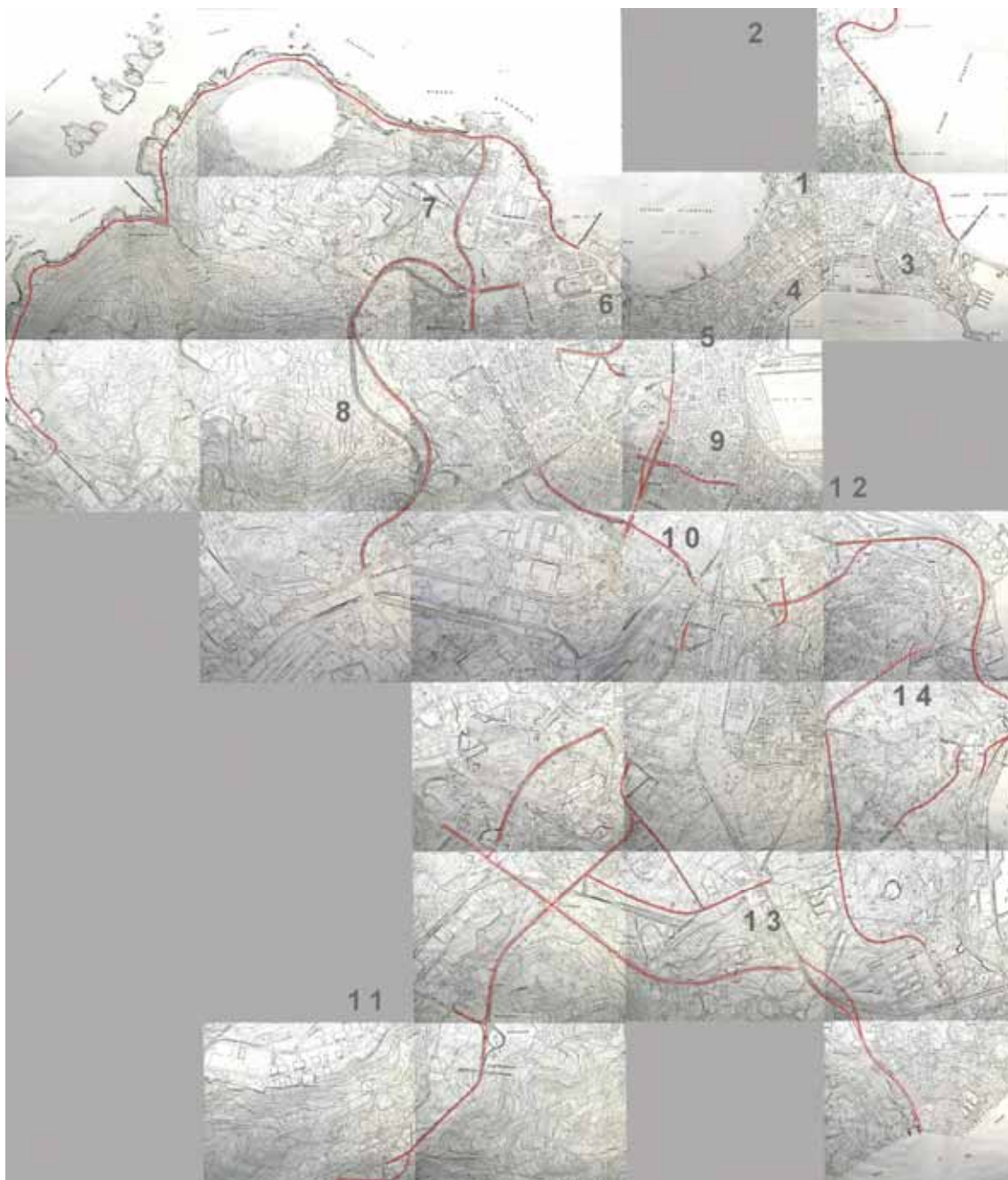
En canto á solución proposta para o tráfico, esgota a posibilidade de utilización de vías de gran capacidade, evitando as necesidades de nodos a distinto nivel da proposta do MOP ¹⁶⁴ de 1974, para optar por unha retícula¹⁶⁵ formada por avenidas con interseccións ao mesmo nivel. A excepción atopámola na avenida de Alfonso Molina, que se ergue como a vía catalizadora dos tráfico da cidade e “*vía especializada de penetración*” polo que no seu deseño pesará a compoñente funcional da mesma por riba de cuestións de adecuacións urbanas:

“Por tanto, pensamos que conviene mantener la penetración por Alfonso Molina como vía especializada para alto tráfico y resolviendo los giros a la izquierda a distinto nivel, debido a la falta de suelo para establecer grandes glorietas. En cuanto a la relación de ambas márgenes, opinamos que debería establecerse en puntos concretos sin afectar a la vía principal.”

Plan de Vialidade, 1985.

¹⁶⁴ MOP: Ministerio de Obras Públicas. Promotor do Plan Arterial de Accesos de 1974.

¹⁶⁵ O concepto de retícula, actualizado, será empleado novamente polo profesor Busquets no PXOM da Coruña. (Aprobado inicialmente o 01.12.2009).



[104] Imaxe 3.1.28. Actuacións Propostas no Plan de Vialidade e divisións zonais. 1985.

Fonte: Concello da Coruña. Plan de Vialidade. 1985.

A partires destas conclusións, os proxectos ministeriais sucesivos se encadran dentro de medidas que faciliten a utilización masiva da avenida de Alfonso Molina como vía colectora. As propostas máis salientables pasan pola modificación da Terceira Rolda que nace na continuación de Manuel Murguía, recollendo a proposta do Plan Arterial da Autovía de Viramontes para canaliza-lo tráfico pesado. Finalización das Roldas de Outeiro e Nelle con nodos modificados posteriormente, e remate das vías de rolda pola fronte mariña propostas polo Plan Cort (Cebrián, 1984) e o Plan de Aliñacións de 1949. Coma proposta nova, o desdoblamento da estrada de Eirís, antigo camiño cara Santiago. Finalmente, Pocomaco e Feáns estarían conectados por unha nova vía, libre de serventías iniciada no Birloque.

3.1.3. O GOBERNO AUTONÓMICO. TRASPASO DE TITULARIDADE E CONSTRUCCIÓN DE NOVAS VÍAS. PLANS VIARIOS RECENTES QUE AFECTAN Á ÁREA URBANA.

No final do franquismo atopámonos, entre outros, co Plan de Accesos do ano 1974 e coa tramitación do Plan Comarcal Cidade das Rías. Moitas son as causas atribuíbles a que estes proxectos non tiveran unha continuidade efectiva, pero temos que apuntar ao feito da renovación política como elemento clave que corta aspiracións de continuidade. Ábrese un período político coñecido como *A Transición*, onde se produce unha ralentización, por non dicir unha parálise total dos proxectos emprendidos no tardo-franquismo.

O texto constitucional, en vigor dende o 29 de decembro de 1978¹⁶⁶, advirte desta nova etapa política nos seus artigos 2: “(...), y reconoce y garantiza el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones que la integran y la solidaridad entre todas ellas.” e 137: “El Estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las Comunidades Autónomas que se constituyan. Todas estas entidades gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses.”.

A partires de 1981, data de aprobación do Estatuto de Autonomía de Galicia, esta pasará a desenvolver toda unha batería de transferencias de materias dende o Estado. Será no Decreto 156/1982 de 15 de decembro, da Consellería de Presidencia onde se establezan as competencias da Administración Autonómica en materia de estradas, deixando á denominada entón Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas (COTOP) as plenas competencias sobre a rede viaria autonómica.

Agás a Rede de Interese Xeral (RIGE) de titularidade estatal, un gran número de estradas, principalmente aquelas que unen centros comarcais, pasan a ser xestionadas pola Xunta de Galicia. O Estado, reserva para si, aquelas estradas que unen capitais provinciais, portos de interese xeral ou unen diversas comunidades. No caso que nos atinxe, só as estradas convencionais radial N-VI, e a N-550 (Coruña-Tui) xunto coa autoestrada AP-9 e a Autovía do Noroeste (A-6) son de titularidade do estatal.

O Plan de Estradas de Galicia, promovido pola COTOP remítese ao Parlamento de Galicia o 10 de febreiro de 1984 para a súa consideración. Nace así un plan que divide as estradas de titularidade autonómica en: Primarias, Secundarias e Terciarias¹⁶⁷. Si ben, os obxectivos resultan ambiciosos dado que se tentará acercar tódalas comarcas do país (Díaz, 1998), en palabras do profesor Nárdiz o resultado final é o dun “...simple programa de obras” (Nárdiz, 1992; 328). O Plan prevía 151 Qm de novo trazado interurbano (84 na rede primaria e 67 na secundaria) con 60 novos Qm de variantes en medio urbano. Dentro da área urbana o Plan contemplaba o desdoblamento da LC-552 no tramo A Coruña-Arteixo de 9,24 Qm (Nárdiz, 1992; 328).

¹⁶⁶ BOE num. 311-1, de 29 de decembro de 1978.

¹⁶⁷ Previstas na Lei 61/1983 sobre limitación da propiedade nas estradas non estatais de Galicia.

Pola súa banda, o Estado presenta o *Plan General de carreteras, 1984-1991* (MOPU, 1983), có obxectivo de descentralizar a rede, a creación de máis de duascenas variantes e a mellora de pavimentación en máis de 7.333 quilómetros ((Torrego, 1987). Para o final do plan prevíase un total de 4.697 quilómetros de estradas con dobre calzada especificado no *Programa de Autovías*, que deixaba fora a esta Comunidade Autónoma. En Galicia, aínda se estaban a construír algúns tramos das estradas tipo REDIA do Plan de Accesos de 1970, finalizados a mediados dos anos noventa.

Poren, as necesidades económicas da Comunidade Autónoma e as presións políticas exercidas dende a Xunta promoveron un cambio de mentalidade no Goberno Central que modifica a súa postura promovendo a comunicación de Galicia coa Meseta mediante vías de alta capacidade. A visita do Ministro de Obras Públicas o 10 de setembro de 1990 pecha o debate suscitado entorno á construción destas vías (Nárdiz, 1992; 324)¹⁶⁸. O trazado definitivo da Autovía do Noroeste, na súa terminación no Polígono de Sabón (fronte a outras alternativas; variante norte por Oleiros ou aproveitamento da Autoestrada do Atlántico), vai permitir que os novos plans de estradas do século XXI se apoién nesta infraestrutura, aportando unha visión metropolitana as tódalas solucións que se manexan dende as diferentes administracións.

Tras un breve paso de goberno progresista na Xunta (etapa do “tripartito”) que propuxera un segundo Plan no ano 1989, veu a luz xa no primeiro goberno da época Fraga Iribarne, O Plan de Estradas de Galicia do ano 1991. Este documento redáctase incorporando as novidades que se produciron nos anos de vixencia do anterior Plan; netamente, a finalización do corredor atlántico e as novas conexións coa Meseta, ademais de estaren finalizados a maior parte dos programas de obras. Asemade, propón a transformación da rede autonómica partindo de novos trazados co obxectivo de converterse nun instrumento de ordenación territorial¹⁶⁹.

O novo Plan propón unha nova clasificación das vías:

- Vías de Alta Capacidade (autoestradas, autovías, corredores, vías rápidas¹⁷⁰).
- Rede Primaria Básica (805 Qm).
- Rede Primaria Complementaria.
- Rede Secundaria.

Do Plan de Estradas do ano 1991, nace a Autoestrada Coruña-Carballo con 34 Qm de percorrido e difícil orografía que no seu primeiro treito tentaba aliviar a densa circulación entre o Polígono Industrial e a cidade da Coruña. Remata deste xeito a completa transformación roteira deste sector, empezada polo camiño transversal a Fisterra no XVIII (actual AC-415), a estrada dos Baños de Arteixo, (actual tramo pertencente a AC-552) e a autoestrada Coruña-Carballo (actual AG-55 do ano 1992). A importante rede de comunicacións no deixa de subliñar unha

¹⁶⁸ Para un estudo en profundidade recoméndase consultar o Apéndice 2 *El Trazado de las Autovías de Galicia* do capítulo VII *Las Carreteras del Siglo XX y el Ferrocarril* do libro: *El Territorio y los Caminos de Galicia*, del profesor Carlos Nárdiz, publicado en 1992. op. cit.

¹⁶⁹ Este é un dos obxectivos principais do Plan tal é como aparece no resumo da Memoria. *Plan de Estradas de Galicia*, novembro de 1991. Dirección Xeral de Obras Públicas, COTOP. Xunta de Galicia.

¹⁷⁰ Esta última subclasificación desapareceu en 2006, seguindo as determinacións do Plan de Seguridade Vial de Galicia, dese mesmo ano, dado o elevado índice de mortalidade presente nestas vías.

histórica vocación de profusa antropización neste territorio; así o aseveran os numerosos restos megalíticos, castrexos e medievais achados na zona.

Antes de analizar o Plan Sectorial da Rede Viaria da Coruña e comarca, compre detérmonos aínda que sexa brevemente no *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007* (PDI) do *Ministerio de Obras Públicas, Transportes, Telecomunicaciones y Medio Ambiente* (MOPTMA)¹⁷¹, por ser o que deu a forma actual na que se atopan as estradas de titularidade estatal; concretamente a N-550 (incluíndo a Avda. Alfonso Molina) implicando aos concellos de Culleredo xunto co de Carral, e a N-VI dende Os Castros ata Betanzos, pasando polos termos municipais de Oleiros, Sada e Bergondo, e que rexistran as maiores intensidades de tráfico da comarca.

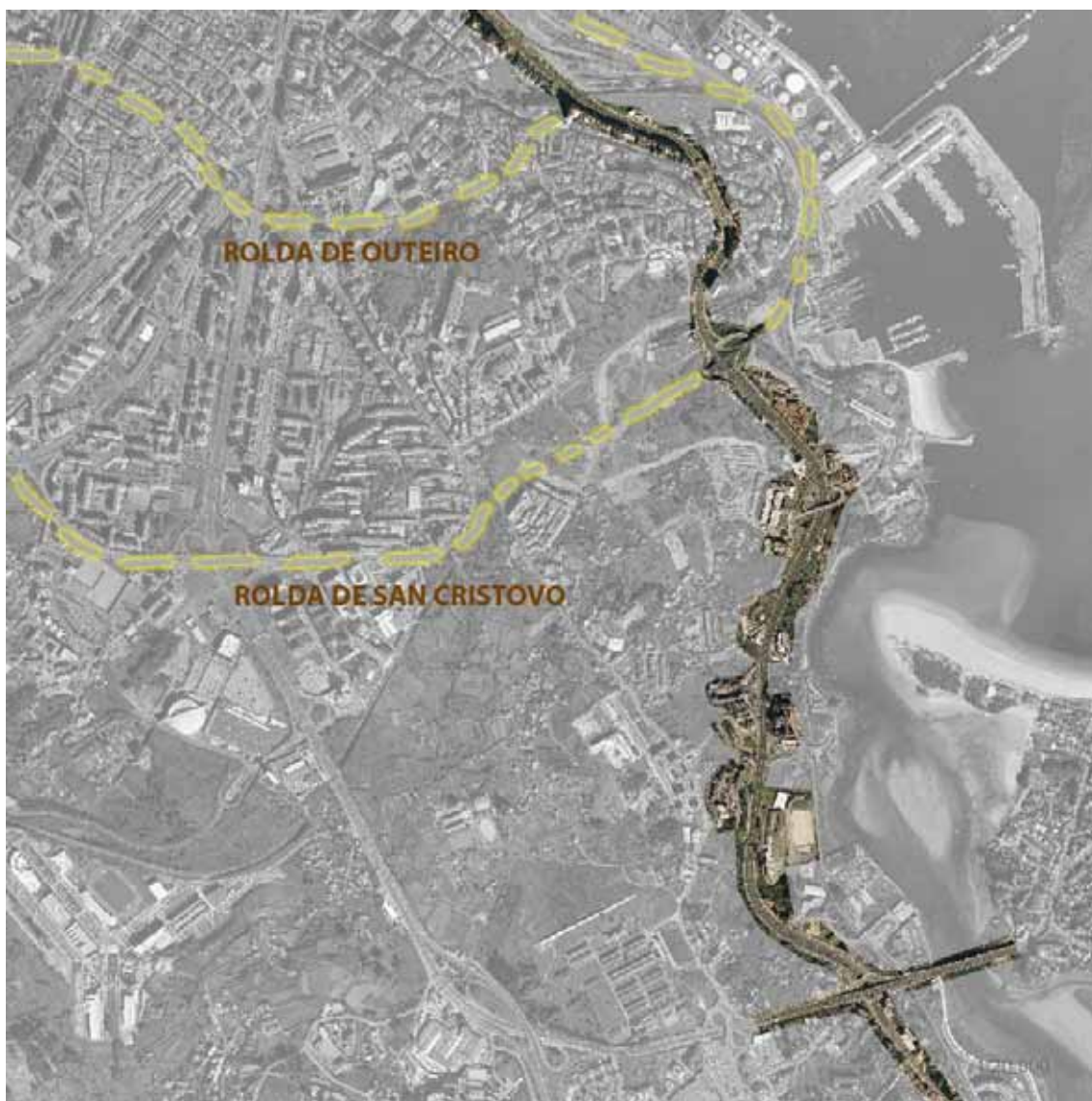
As directrices xenéricas do plan director eran:

- Estudar a demanda para o deseño dun modelo territorial integrado.
- Identificar e poñer e valor as particularidades de cada rexión, con especial atención aos accesos as cidades e as Comunidades Autónomas periféricas.
- Achegar a un modelo territorial que vai encamiñado ao desenvolvemento sostible.

As actuacións para a área urbana da Coruña concretábanse no acondicionamento ao nivel de tráfico soportado sobre a N-VI (Coruña-Madrid) e a N-550 (Coruña-Tui), cuns obxectivos encamiñados a:

- Eliminar os estrangulamentos da rede.
- Garantir a conectividade entre tódolos puntos da zona servida.
- Corrixir a excesiva radialidade con trazados transversais que faciliten a segregación diferencial de fluxo diario.
- Mellorar a accesibilidade da área urbana incidindo na posta en marcha de medidas correctoras que aseguren un aceptable nivel de seguridade vial, coma a posta en funcionamento de paneis informativos, diminución da velocidade máxima permitida, mellora da sinalización vertical, etcétera.

¹⁷¹ Díaz Fernández (2000) *El Sistema de Comunicaciones y Transportes en el Área Metropolitana de Coruña*. p. 399-409, fai unha análise completa dos obxectivos e criterios que perseguíu o Plan Director de Infraestructuras.



[105] Imaxe 3.1.27. Actuacións Estratéxicas do PDI: Avda. da Pasaxe (N-VI).
Fonte: Plan Director de Infraestruturas.

Como dixemos, a forma definitiva dos acceso á cidade e froito dos proxectos que desenvolven o PDI. Na Marxe esquerda da ría sitúase a N-VI (imaxe 3.1.27) que pasa a converterse nunha vía de alta capacidade con tramos de ata seis carrís de circulación. Froito desta acusada especialización, os nodos de conexión transversais (Ponte da Pasaxe, Rolda de San Cristovo, Rolda de Outeiro) soluciónanse con pasos a distinto nivel en beneficio da conexión cidade-periferia. Ademais de ser unha vía de acceso á cidade, nas súas beiras atopámonos con importantes centros hospitalarios¹⁷² nos que a accesibilidade resulta ser un asunto prioritario.

¹⁷² Complexo Hospitalario Universitario da Coruña (CHUAC) anteriormente coñecido como Residencia Juan Canalejo, Hospital San Rafael, Hospital Materno-Infantil, Hospital Oncolóxico, Sanatorio Marítimo de Oza, que dan nome a este sector da cidade coñecido coma cidade sanitaria.



[106] Imaxe 3.1.28. Actuacións Estratéxicas do PDI: Avda. Alfonso Molina (N-550).
Fonte: Plan Director de Infraestruturas.

A Avenida de Alfonso Molina, proxectada en 1952 como variante da antiga estrada de Santiago, converteuse hoxe en día no principal eixe de comunicación viaria da cidade co exterior. Tanto é así, que en tódolos seus tramos supera intensidades de cen mil vehículos diarios, e mesmo en tramos centrais supera os cento corenta mil¹⁷³. É o acceso aos barrios máis populosos da cidade continua, a varios centros comerciais, aos dous polígonos industriais que reúnen máis de dez mil traballadores¹⁷⁴, á Universidade da Coruña, con máis de vinte dous mil estudantes¹⁷⁵, e a novas zonas de expansión residencial do propio termo municipal da Coruña cara os Montes da Zapateira.

Os enlaces coa Avda. da Pasaxe, a estrada de Eirís, o acceso a autoestrada, aos novos ensanches residenciais e polígonos industriais, a Rolda de San Cristovo, ao barrio de Elviña, á Rolda de Outeiro, Rolda de Nelle e Rúa Juan Florez se efectúan mediante pasos a distinto

¹⁷³ Datos da Xefatura Provincial de Tráfico. 2000-2005.

¹⁷⁴ Fonte: Consellería de Industria, Xunta de Galicia. 1998.

¹⁷⁵ Fonte: Universidade da Coruña. 2007.

nivel. Algún destes elementos xa estaban deseñados no Plan Arterial de Accesos do ano 1974 visto neste mesmo capítulo. Porén a unión coa Autoestrada do Atlántico manifesta considerables variación no deseño final, tal é así que o tráfico coas velocidades comerciais máis elevadas está obrigado a circular polos carril dereito, tanto de entrada coma de saída, producíndose un *tráfico de colisión* que reduce drasticamente a funcionalidade da mesma.



[107] Imaxe 3.1.29. Estudo de tráfico e transporte PXOU 1985.
Fonte:PXOU 1985. IDASA.

A non construción da Autovía de Viramontes¹⁷⁶ (unha especie de cuarto cinto sen ter as características do mesmo), que enlazaba os polígonos industriais dende a estrada dos Baños de Arteixo ata Palavea e dende aquí cara Perillo pola Ponte da Pasaxe, fixo que a Avenida Alfonso Molina fora a única vía de conexión entre os polígonos e os enlaces exteriores. As sucesivas ampliacións da calzada, ata chegar a tres carrís de circulación por sentido, non abundan para despexar o intenso volume de tráfico soportado.

Máis aló, de capacidade de carga desta avenida, habería que buscar as solucións tanto na modificación do deseño desta vía, potenciando a especialización de carrís e apostando decididamente por un cambio no modo de mobilidade elixido para os viaxes pendulares diarios, concretamente os producidos por causa laboral. O paso do tempo xunto cos novos usos do solo (implantación do Campus de Elviña da UDC), fan inviable esta proposta dos anos setenta, secundada no estudo de tráfico e transporte¹⁷⁷ que se fixera no marco da Revisión e Adaptación do Plan Xeral de 1985 (imaxe 3.1.29) que teremos oportunidade de analizar.

¹⁷⁶ Véxase Plan Arterial de Accesos da Coruña, 1974.

¹⁷⁷ Elaborado por Ingeniería del Atlántico SA. (IDASA).

a. Plan Sectorial da Rede Viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo, Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada. 1998-2004.

Por mor dos altos niveis de tráfico soportados nas vías de acceso á cidade da Coruña, a Consellería de Política Territorial , Obras Públicas e Vivenda promove a realización dun Plan Sectorial Viario segundo a Lei 10/1995 de 23 de novembro, de Ordenación do Territorio de Galicia.

Como veremos no capítulo seguinte, no que estudaremos detidamente os planeamentos urbanísticos de cada concello, o Plan Sectorial recolle parte das inxedanzas locais dos concellos implicados e que dalgún modo tiñan reflectidos nos cadanseus planes de ordenación. Máis tamén incorpora novas vías que lle dan un claro sentido supramunicipal. Por tanto; o devandito documento nace coa esperanza de ser un texto que poida servir de referente á hora de formular proxectos concretos coma subliña o texto seguinte:

“El objetivo fundamental del Plan es servir de referencia a todas las administraciones competentes en materia de carreteras, de tal forma que se puedan prever las actuaciones necesarias para solucionar problemas concretos a corto, medio y largo plazo. El plantear los problemas de la red viaria en su conjunto permite que, tras un minucioso estudio, se puedan proponer soluciones que mejoren aspectos concretos o genéricos de toda la red.”

Plan Sectorial da Rede Viaria. Xullo 2004

En efecto, o plan serviu para iniciar unha serie de reflexións no campo das infraestruturas viarias, tanto políticas como sociais, sobre a necesidade de térmonos unha visión afastada dos eidos locais para empezar a concretar fórmulas de cooperación intermunicipais¹⁷⁸. Estas colaboracións, postas en marcha coa creación do Consorcio das Mariñas, no que curiosamente non se atopaba o concello da Coruña¹⁷⁹, servirán para delimitar un área que pertence á órbita funcional da cidade herculina.

A tramitación do Plan, adxudicada a *Macla Ingenierías* , levou algo máis de catro anos. En maio de 2001, o equipo redactor fai entrega dun documento denominado: “Plan Sectorial da Rede Viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros”. O 9 de xullo dese mesmo ano prodúcese a aprobación técnica por parte da Subdirección Xeral de Estradas e dez días máis tarde obtén a declaración de incidencia supramunicipal por parte do Consello da Xunta¹⁸⁰. Finalmente o 31 de xullo de 2001 publícase no DOG abríndose un período de Información Pública de dous meses de duración. O análise das Alegacións presentadas da como resultado a redacción dun novo texto denominado: “Documento Complementario ó Plan Sectorial da Rede Viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros (ampliado a Bergondo e Sada)”,

¹⁷⁸ Como pon de manifesto o profesor Dalda no libro *Cidade Difusa en Galicia*, 2005. op. cit., sobre a maneira de achegar métodos de coordinación intermunicipal pola vía colaboracionista máis que pola impositiva, na que os resultados nunca chegaron a concretarse de maneira satisfactoria.

¹⁷⁹ A finais de 2009 o concello da Coruña firma un protocolo de adhesión ao consorcio que se realizará por fases ao longo do ano 2010 e 2011.

¹⁸⁰ Segundo o Decreto 80/2000 de 23 de marzo de Galicia polo que se regulan os plans e proxectos sectoriais de incidencia supramunicipal, os concellos están obrigados a adoptar as determinacións do plan no planeamento municipal, que será efectiva na seguinte revisión do mesmo ou no prazo máximo dun ano.

sometido a un novo período de Información Pública publicado no DOG do 11 de decembro de 2003¹⁸¹.

En canto ao deseño viario, o Plan persecue aportar unha solución á conxectiva situación de accesos á cidade. Por tanto apostará decididamente pola creación de vías de penetración de gran capacidade en continuidade coas existentes, complementadas por vías transversais que enlacen os polígonos industriais, porto e aereoporto. A Autovía do Noroeste, A-6, pasa ser unha vía na que se apoian as solucións propostas e nas que rematarán os viais 7 e 22 de compoñente radial.

O plan formula como vía radial por excelencia a autoestrada AP-9, de tal xeito que pasa a converterse no eixe distribuidor non so da cidade herculina, se non tamén de toda a área urbana. Para conseguir este propósito, o Plan propón a construción dun terceiro carril en ambos sentidos de circulación ata o enlace de Catro Camiños (Cambre) con acceso cara a cidade dende aquí. Os viais que se unen a autoestrada directamente serían: 3 Palavea, 18 Laxe (Rutis), 2 e 4 estación de servizo do Burgo, 11 O Seixal, 17 A Barcala, 13 Pravío.

Na táboa 3.1.01 pódense ver os viais, coa tipoloxía e o presuposto de cada un, así como o estado de tramitacións dos proxectos construtivos. As maiores inversións localízanse nos viais de acceso á cidade (Vial 13: terceira rolda, Vial 7: Coruña Oeste) e acceso á península Oleiros-Sada pola zona con menor presión urbanística (Vial 19: Vía Ártabra) e que cose lonxitudinalmente a N-VI (Coruña-Madrid), AC-174 (Perillo-Sada por Oleiros), AC-183 (Sada-Santa Cruz por Meirás) e AC-163 (Sada-Mera por Veigue e Lorbé).

O resto de vías de nova apertura se corresponden con novos enlaces á autoestrada e unións transversais caras as zonas industriais. O aeroporto aseguraría a súa conexión mediante un acceso polo flanco oeste e outro con enlace directo a autoestrada, evitando en ámbolos dous casos a servidume de paso que supoñen os núcleo de Vilaboa, A Corbeira e o Portazgo.

¹⁸¹ Segundo artigo 13.2 do Decreto 80/2000.

VIAL	TIPOLOGÍA	LONGITUD (M)	Nº CARRILES	ANCHO PLATAFORMA (M)	PRESUPUESTO CONDC. ADMÓN. (€)	ESTADO DE TRAMITACIÓN
VIAL 1 (Los Rosales-Puerto Exterior)	C40	8.409	2	10	10.267.863,67	0+000-0+750: ejecutado 0+750-3+300: en ejecución 3+300-5+500: P.C. redactado 5+500-9+143: Pendiente estudio
VIAL 2 (Conexión Alvedro-A9)	C80	455	2	10	1.352.688,36	Proyecto Constructivo redactado
VIAL 3 (Vial Zapateira)	C60/C40	4.641	2	10	6.565.265,61	Pendiente de estudio
VIAL 4 (Vial costero en O Burgo)	C60	2.112	2	10	2.283.646,18	0+000-1+550: en ejecución 1+550-2+112: sin estudios
VIAL 5 (Conexión A-55/Alvedro)	VR100	6.916	2	12	15.492.996,76	Pendiente de estudio
VIAL 6 (Pocomaco/A-6)	VR80	5.291	4/2	22/12	13.046.359,75	Pendiente de estudio
VIAL 7 (Coruña Oeste/A-6)	A80	10.148	4	23	69.818.904,90	Estudio Informativo en información pública
VIAL 9,1 (A-6/Puerto exterior)	C80	1.191	2	10	2.861.763,45	Pendiente de estudio
VIAL 9,2 (A-6/Puerto exterior)	C60+VS	1.856	2+2	22,2	3.053.390,59	Pendiente de estudio
VIAL 10 (Acceso Polígono de Cambre)	C80	1.496	2	10	1.560.370,49	Pendiente de estudio
VIAL 11 (S. Pedro de Nós/A-9)	C80	1.051	2	10	1.590.485,89	Pendiente de estudio
VIAL 12 (Ramal interior Pocomaco)	C80	425	4	22	821.690,46	Pendiente de estudio
VIAL 13 (Conexión A-9/A-6/N-VI; Cambre-Oleiros)	VR80	1.642	2	12	4.444.434,63	Pendiente de estudio
VIAL 14 (Tercera Ronda)	A80	4.363	4	23	55.199.348,51	Proyecto Trazado redactado
VIAL 15 (Costa occidental/A-55 y AC-552)	C80	4.890	2	10	9.163.201,49	Pendiente de estudio
VIAL 15,1 (Costa occidental/A-55 y AC-552)	C80	646	1	6/5	493.631,18	Pendiente de estudio
VIAL 15,2 (Costa occidental/A-55 y AC-552)	C80	647	1	6/5	811.836,34	Pendiente de estudio
VIAL 16 (Conexión Alvedro/A-6)	C80	2.987	2	10	8.439.185,35	Estudio Informativo en información pública
VIAL 17 (Conexión CP-1706/A-9 en A Barcala)	C60	164	2	10	465.866,68	Pendiente de estudio
VIAL 18 (Conexión A-9/Zapateira)	C60	1.896	2	10	4.149.812,22	Pendiente de estudio
VIAL 19 (Vial Norte-Sur en Oleiros-Sada)	VR80	7.987	2	12	23.070.259,99	Pendiente de estudio
VIAL 19,1 (Vial Norte-Sur en Oleiros-Sada; acceso a Lorbe)	C40	1.125	2	9	1.306.185,53	Pendiente de estudio
VIAL 20 (Variante a Oleiros)	C40	1.836	2	10	2.799.371,77	Pendiente de estudio
VIAL 22 (Acceso a Uxes y Feáns)	C80	1.960	4	22	5.527.251,45	Pendiente de estudio

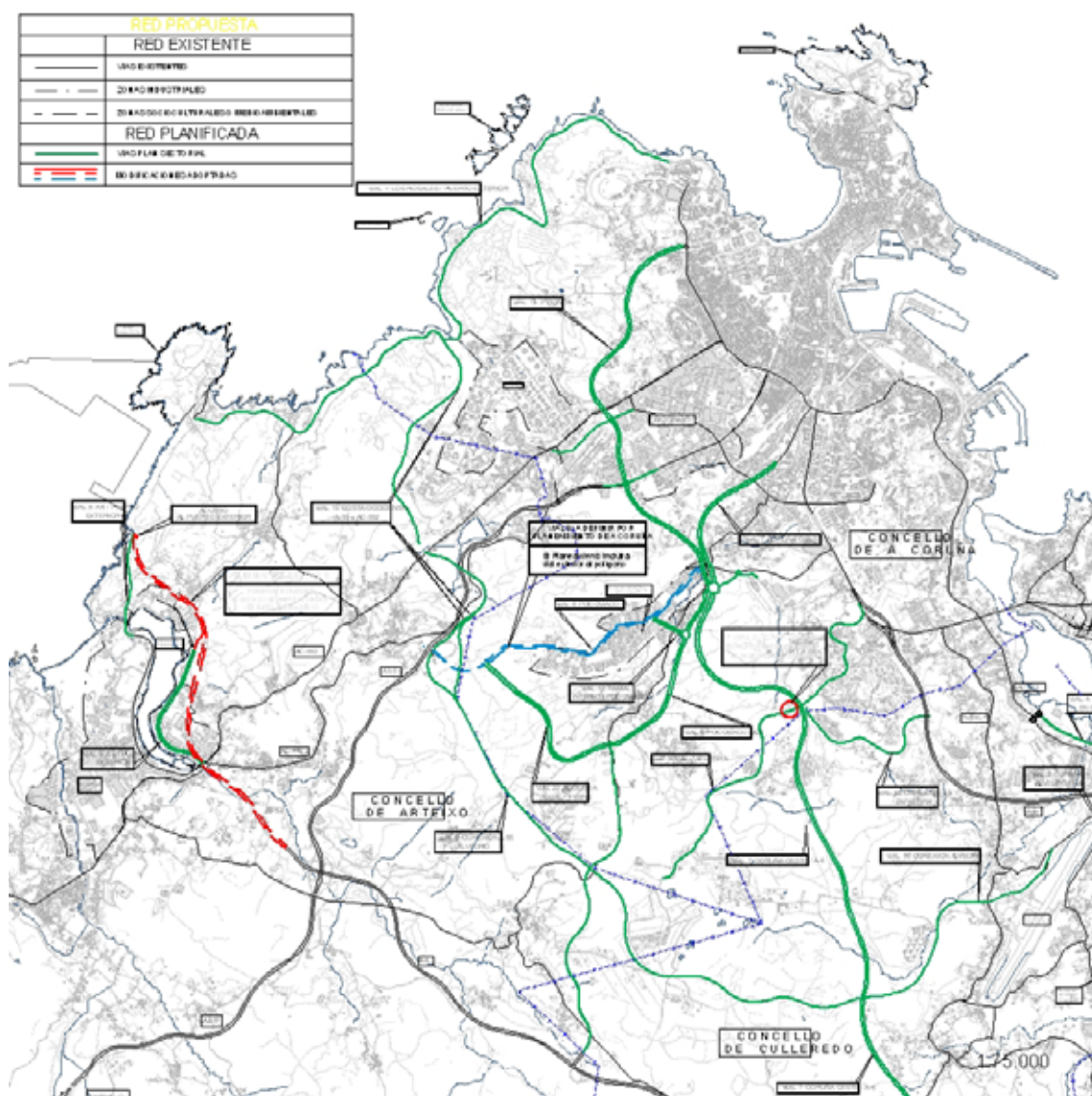
[T26] Táboa 3.1.01. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Presupuesto.

Fonte: Plan Sectorial.

Os puntos febles do Plan atopámoslos; primeiro, na indefinición dos nodos de enlace dos diversos viais, principalmente o acceso Pocomaco Norte e segundo, no escaso poder de persuasión perante o titular das estradas do Estado, netamente sobre a desafección da autoestrada¹⁸² para se converter no eixo principal da proposta e nos accesos ao novo espazo industrial e portuario de Punta Langosteira.

Nas seguintes páxinas analizaremos os viais por sectores dada a especialización de cada un deles. O occidental aglutina a maior parte das áreas industriais e de novo crecemento residencial da propia cidade herculina; o Oriental as áreas de residencia de maior poder adquisitivo construídas e por construír, por conseguinte co risco de soportar maiores índices de motorización (Torrego Serrano, 1987; Díaz Fernández, 2000). Finalmente, a zona central, como nexos de unión de ámbalas dúas zonas e na que conflúen as tensións xenuinamente urbanas.

¹⁸² A autoestrada atópase en réxime de concesión administrativa ata o ano 2048. O Plan recoñece a Autoestrada coma o vial con maior poder estruturante da área urbana pero non pode facelo efectivo dado o réxime competencial que lle é de uso.



[108] Imaxe 3.1.30. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Sector Occidental.
Fonte: Plan Sectorial. Elaboración Propia.

A zona occidental está condicionada pola instalación das grandes áreas industriais da comarca, que se verá ampliada coa construción do “Porto Exterior”, e o desenvolvemento dos polígonos industriais en execución (Vío no termo municipal da Coruña e Morás no concello de Oleiros). Asemade, e fora do ámbito de estudo pero con notoria presenza, o corredor Coruña Carballo vese salpicado dunha grande cantidade de solo urbanizable de marcada tipoloxía industrial que non fai máis que potenciar o signo produtivo da zona¹⁸³.

Como víramos no capítulo II e veremos no seguinte ao falarmos dos polígonos industriais, neste sector instalouse a principios dos anos sesenta do século XX a refinería de petróleo. Non tardou moito tempo en anexarse a industria do aluminio e finalmente a declaración de Polo de Desenvolvemento, a mediados dos sesenta, marcou o destino industrial da zona, que se estendía cara os termos municipais de Arteixo e Culleredo.

¹⁸³ Neste senso compre botarlle unha ollada aos plans urbanísticos municipais de recente aprobación (A Laracha en 2002 e Carballo en 2003), nos que se cualifican grandes cantidades de solo adicado a emprazamentos industriais, apoiados no trazado da autoestrada A-55 Coruña-Carballo. O Plan Comarcal Cidade das Rías, sen acadar a súa tramitación facía reserva xa nos anos setenta dunha gran bolsa de solo adicado a establecementos produtivos.

Si ben os plans arteriais dos anos setenta tentaron facer fronte á concentración poboacional que se avexiñaba, os gobernos responsables non foron quen de botar a andar os devanditos plans, que só se desenvolveron parcialmente, devaluados nos seus obxectivos principais.

No plan arterial do ano 2004 o sector occidental aparece atravesado polos seguintes viais:

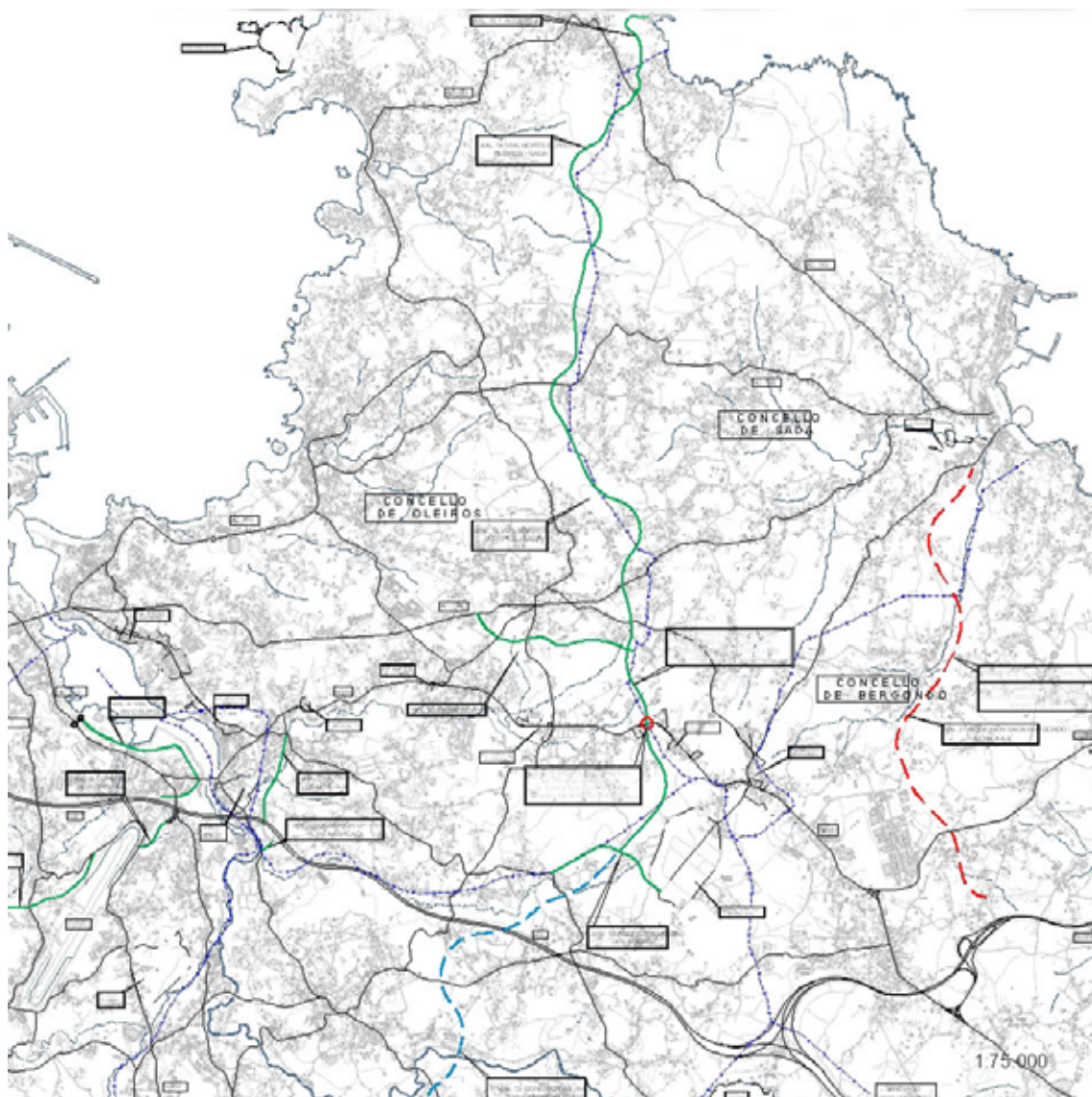
- Vial 1 (Coruña ao porto exterior): estrada tipo C40 de dous carrís que une Labañou con Suevos de características paisaxísticas, evitando os contactos cos asentamentos lineais do interior.
- Vía 3 (accesos á Zapateira): debido aos novos desenvolvementos residencias nace esta vía de características C60 que aproveita en parte o trazado da actual CP-3006 de titularidade provincial.
- Vial 5 (A-55 cara o aeroporto): estrada tipo VR100 con dous carrís que unida ao vial 15 e vial 16 forman unha vía de circunvalación intermedia entre as roldas e a A-6.
- Vial 6 (Pocomaco cara Autovía do Noroeste A-6): Conexión do polígono industrial cara o nudo de Orro na A-6 como alternativa ao vial 7 (Coruña Oeste) e que circunvala os núcleos de Mesoiro e Feáns.
- Vial 8 Pocomaco-A-55: relegado a unha proposta ulterior do concello para enlazar o polígono industrial de Pocomaco cunha vía de alta capacidade sen ter que pasar pola Alfonso Molina. A Conexión conxunta do polígono en funcionamento coa súa ampliación, chamada Polígono Industrial de Vío, provocou unha serie de reclamacións que abondaron para rexeitar esta vía.
- Vial 7 (Coruña Oeste): Chamado a ser a nova Alfonso Molina arranca dende a Avenida salgado Torres (acceso dende o porto) e remata na Autoestrada do Atlántico. Nela converxen gran parte das vías transversais de distribución cara os polígonos industriais e os novos crecementos residenciais.
- Vial 9 (Acceso Porto Exterior dende A-6): presenta dúas alternativas; ben sexa polo interior do polígono, ou ben por unha variante tanxencial ao Polígono industrial de Sabón. Esta última rexeitada pola forte oposición das industrias afectadas. Traspaso ao Ministerio de Fomento da conexión exterior do novo porto.
- Vial 12 (conexión interior Pocomaco): estrada tipo C80 de catro carrís que conecta o polígono industrial con vías de alta capacidade.
- Vial 14 (Terceira Rolda): que recolle en parte o trazado do plan arterial da Coruña do ano 74 e o proposto no estudo de tráfico para o PXOM aprobado en 1985. A Tipoloxía é A80 con catro carrís de circulación que van enlazar nunha grande rotonda co vial 7 (Coruña Oeste).
- Vial 15 (Variante de Meicende pola costa): Conexión da estrada do porto cara á Coruña dende a autovía A-55 evitando o paso polo núcleo de Meicende-A Pastoriza con características C80 e dous carrís de circulación. Esta vía en continuidade co Vial 5 e o Vial 16 cara o aeroporto actúa de cinto intermedio anterior á Autoestrada do Atlántico A-6.

- Vial 16 (Conexión Alvedro coa A-6): vía de características C80 con dous carrís de circulación que conecta o aeroporto cos polígonos industriais do sector dende o sur, evitando o paso da autoestrada.
- Vial 22 (acceso a Uxes e Feáns dende A-55): vía de características C80 con catro carrís que enlaza o polígono industrial coa A-55.

Como xa anunciamos, estas novas vías serven de colectores dende as áreas productivas cara os corredores de alta capacidade cunha privilexiada accesibilidade do aeroporto. Evitando así as longas travesías amparadas polo planeamento urbanístico que se foron consolidando ao longo das tres últimas décadas (Nárdiz, 2008). O gran problema técnico e financeiro atópase na difícil orografía do sector occidental, que obriga a facer non poucos movementos de terra para facilitar as conexións intermunicipais. A isto, súmase o inconveniente engadido do rápido desenvolvemento urbanístico por medio de promocións de vivenda unifamiliar (en calquera dos seus tipos) e máis de vivenda colectiva (inda feble) aproveitando a cercanía da cidade compacta e o *efecto clorofila* dos montes cercanos, concretamente A Zapateira.

A posta en servizo destas novas vías redundará nun maior uso da A-6, na actualidade infrautilizada pola meirande parte dos desprazamentos que prefiren a mellor conectividade da AP-9 (Autoestrada do Atlántico). O Vial 14 (terceira rolda), que en parte segue o trazado non construído da rolda exterior de acceso e a “autovía de Viramontes” no plan do 74, no seu inicio arranca da rotonda de Manuel Murguía coa Rolda de Outeiro como propón o estudo de tráfico e transporte do PXOM do ano 1985 da Coruña, actúa máis como unha vía de penetración, variante do Vial 7 que como unha vía distribuidora dos tráfico do sector occidental da cidade. Precisamente o Vial 7 cumpre a función de vía de penetración que debe absorber en parte os tráfico da Avenida Alfonso Molina con claros síntomas de esgotamento das súas capacidades funcionais. Poren, estas dúas vías han ter que facerlle fronte aos novos crecementos residenciais, industriais e comerciais que se están levando a cabo nas súas proximidades, o que fai arriscado calquera prognose futura do seu servizo. Asemade, un dos principais problemas técnicos a resolver será o entronque destas dúas vías na rotonda de acceso norte a Pocomaco con tráfico proveniente de moi diversos estados¹⁸⁴.

¹⁸⁴ Universidade, accesos á cidade, novas áreas industriais, novos polígonos residenciais, centros comerciais, etc.



[109] Imaxe 3.1.31. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Sector Oriental.
 Fonte: Plan Sectorial. Elaboración Propia.

Froito das alegacións presentadas ao primeiro documento no ano 2001, os concellos de Sada e Bergondo se incorporan ao Plan dada a súa vinculación na área funcional da Coruña¹⁸⁵. Isto provoca a aparición dun novo vial que saíndo de Santa Marta de Babío no termo municipal de Bergondo, chega ata o núcleo de Sada atravesando zonas de monte e preto do polígono industrial de Bergondo. Deste xeito se completa o abanico de camiños que parten en forma de racimo do principal núcleo da península¹⁸⁶. Esta vía foi obxecto de alegacións posteriores, decidíndose a supresión da mesma por parte do equipo redactor e invitando ao concello de Sada a tomar unha solución que partira da Vía Ártabra.

En efecto, a Vía Ártabra, Vial 19 na nomenclatura do Plan, representa un cambio na direccionalidade principal das estradas xa que o percorrido desta vía de norte a sur, atravesando o resto de estradas polo medio da península vai significar dotar de accesibilidade

¹⁸⁵ Coma quedou demostrado no capítulo II; Sada amosa valores relativos comparables aos outros concellos da primeira coroa metropolitana (Oleiros, Cambre, Culleredo e Arteixo), se ben en termos absolutos, os valores son máis modestos.

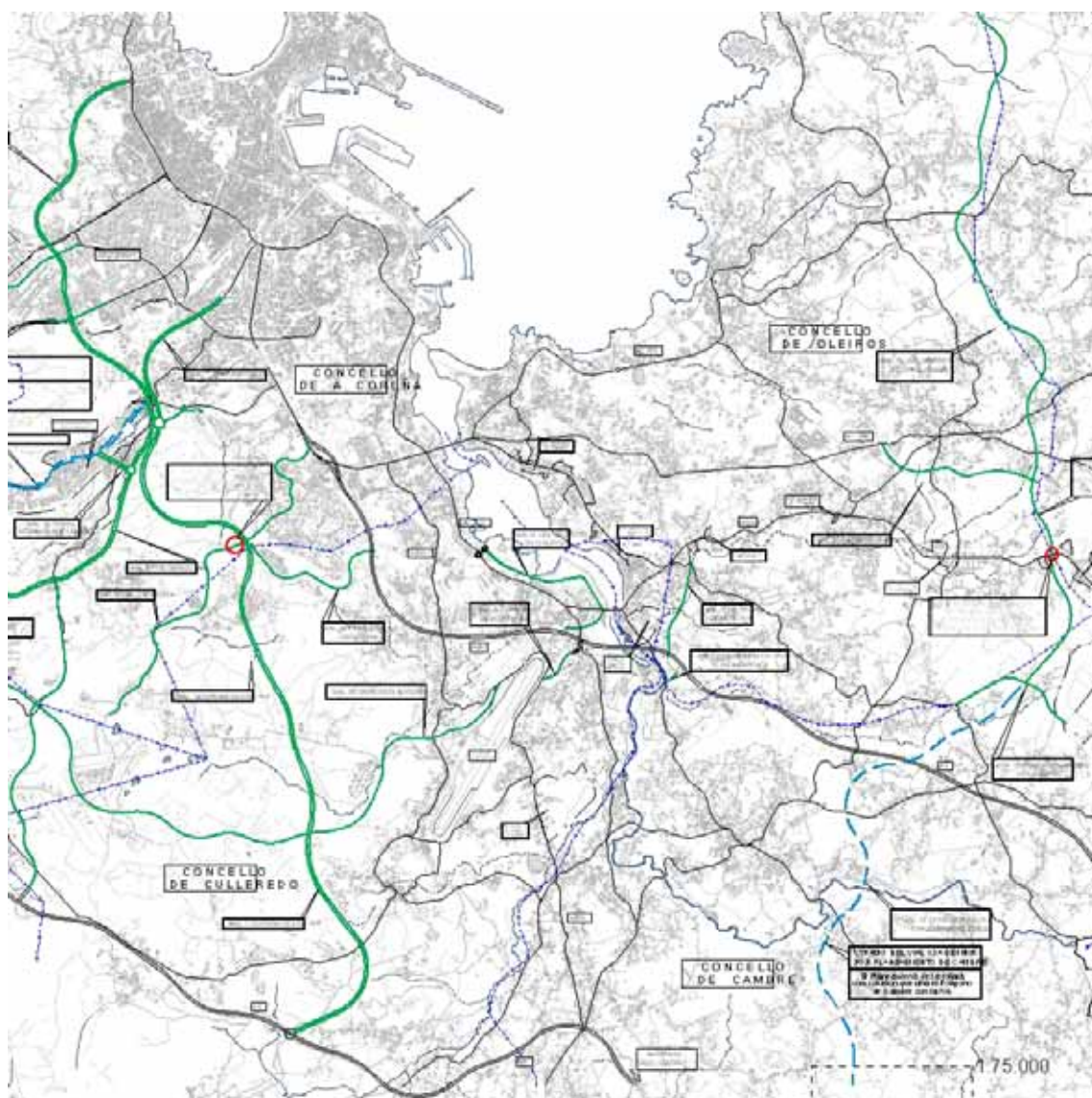
¹⁸⁶ AC-163 cara Veigue e Mera, AC-183 cara Meirás e Santa Cruz, AC-174 cara Oleiros e Perillo, DP-0812 cara O Espírito Santo, Vial 21 cara Santa Marta de Babío e AC-162 cara Gandarío e San Cidre.

aos poucos recunchos silvestres que restaban na zona, especialmente aqueles das parroquias máis afastadas das zonas de crecemento; Veigue no termo municipal de Sada e Dexo no concello de Oleiros. O sentido dorsal desta vía, atravesa incluso o termo municipal de Cambre, para achegarse ao polígono industrial do Espírito Santo. Alí prosegue, sen solución de continuidade, no Vial 13 para rematar na Autovía do Noroeste (A-6) unha vez superados os pasos transversais da autoestrada (AP-9) e do Río Mero.

Os viais deste sector son os seguintes:

- Vial 10 (acceso polígono industrial do Espírito Santo): Esta vía de características C80 conecta a Vía Ártabra co polígono industrial polo sur en continuidade coa AC-221 que sae do núcleo do Seixal, evitando o paso pola N-VI en todo o tramo norte.
- Vial 13 (conexión polígono industrial do Espírito Santo con vías de alta capacidade): Tipoloxía de vía VR80 para un futuro desdoblamento. Conecta o polígono industrial coa autoestrada (AP-9) e a autovía (A-6). Debido ás alegacións presentadas, solicítase ao concello que aporte un trazado alternativo de conexión con estas vías de alta capacidade polo que o proxecto construtivo queda en suspenso.
- Vial 19 (Vía Ártabra): atravesa de norte a sur a península de Oleiros Sada, dotando de accesibilidade ás parroquias máis afastadas das principais vías de comunicación e cosendo o anterior trazado perpendicular de acceso á cidade central. As características da vía, como a anterior coa que forma unha liña continua, e VR80 que a dota de maiores reservas viarias para o seu futuro desdoblamento.
- Vial 20 (circunvalación do núcleo de Oleiros): O concello de Oleiros, mediante o planeamento urbanístico, e quen de propoñer novos camiños. Así, a Vía Ártabra parte dun camiño que recorría de norte a sur o termo municipal pero polo medio do mesmo¹⁸⁷. Do mesmo xeito, este vial, é unha longa reivindicación do concello para evitar o tráfico de paso polo centro do núcleo. Con características C40, bordea o núcleo central polo sur atravesando un número importante de urbanizacións xa rematadas.
- Vial 21 (Conexión Sada-Bergondo con AP-9): suprimida tralas alegacións presentadas por ambos concellos. Representaba unha alternativa para evitar a estrada autonómica AC-174 Perillo-Sada. Así mesmo, comunicaba o polígono industrial de Bergondo cunha vía de alta capacidade.

¹⁸⁷ Véxase capítulo IV sobre planeamento urbanístico de Oleiros.



[110] Imaxe 3.1.32. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Sector Central.
 Fonte: Plan Sectorial. Elaboración Propia.

O sector central, representado na imaxe 3.1.32, amosa a autoestrada AP-9 como vía colector a de maior importancia, a que se conecta noutras vías, que partindo dos antigos eixes de comunicación, veñen enlazar a ela. Obviamente, os maiores conflitos veñen da man da empresa concesionaria que ve nestas propostas unha redución da capacidade de servizo da autoestrada. Dende o equipo redactor suxírese a posta en funcionamento dun terceiro carril de circulación en ámbolos dous sentidos de circulación rexistrado nas revisións dos planes urbanísticos. Na imaxe tamén se poden apreciar os dous corredores estrela do Plan; ao leste a Vía Ártabra, Viais 19 e 13 segundo a denominación do Plan, e no sector occidental, a Terceira Rolda composta polos viais 07 e 14 con intención de chegar, nos dous casos, a conectar coa Autovía do Noroeste A-6.

Os viais deste sector, aqueles que facilitan as manobras de incorporación a autoestrada AP-9 son os seguintes:

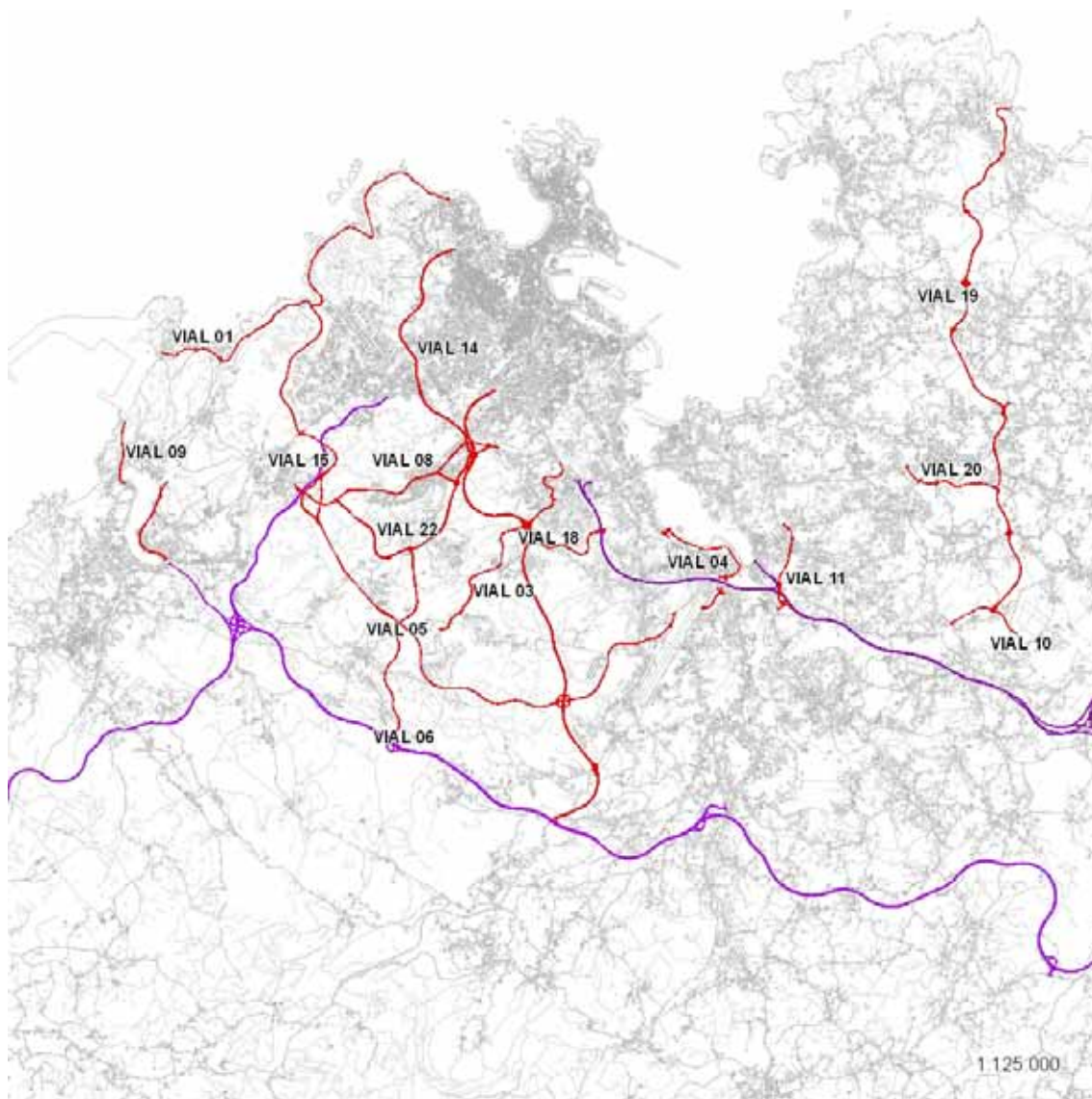
- Vial 2 (Conexión Alvedro coa AP-9): vía de características C80, con proxecto redactado e dous carrís de circulación. Evitaría o paso polos núcleos densamente

poboados que a partires de aquí enlazan coa cidade central: Vilaboa, Cordeda, A Corveira, O Portazgo, Río de Quintas, etc., convertendo a N-550 nunha longa travesía.

- Vial 4 (Circunvalación do Burgo): de tipoloxía C60 con dous carrís, actualmente se atopa en funcionamento salvo a conexión coa AP-9. O desenvolvemento do SUNP-3 Cros, fixo posible que se constrúise. Funciona como variante do Burgo e Acea da Ma, con entronques en pequenas rotondas nos seus extremos.
- Vial 11 (San Pedro de Nós conexión AP-9): Evita o paso pola costa da Tapia, onde se concentran un gran número de vivendas. A tipoloxía do mesmo é C80 con dous carrís de circulación. Actúa de liña divisoria entre a construción do núcleo e os asentamentos máis dispersos do lado este.
- Vía 17 (conexión DP-1706 O Temple-Cambre coa autoestrada). Homónima á anterior vía pero con características C60 dada a súa lonxitude e pendente, supón evita-la circulación do tráfico de paso polo núcleo do Temple e o nudo da Barcala.

Afectan tamén ao trazado da autoestrada os seguintes vías xa comentados:

- Vial 03 (Conexión a Zapateira con Palavea).
- Vial 18 (Conexión a Zapateira coa autoestrada AP-9).
- Vial 16 (Conexión do Aeroporto polo sur coa Terceira Rolda, autovía A-6 e Vial 05 cara autoestrada autonómica A-55).



[111] Imaxe 3.1.33. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Resumo de Actuacións.
 Fonte: Plan Sectorial. Elaboración Propia.

A modo de resumo, débese dicir que o Plan Sectorial da Rede Viaria apoia as súas propostas fortemente sobre a Autoestrada do Atlántico, polo que a súa viabilidade depende en gran medida das negociacións co Ministerio de Fomento e a empresa concesionaria.

Como límite, propón actuacións que engarcen as vías de alta capacidade cós viais propostos, onde o proxecto estrela e a nova autovía de conexión entre a Avenida Salgado Torres e a Autovía do Noroeste A-7, coñecida no plan como Vial-07 (parte dela amosada na imaxe 3.1.34).



[112] Imaxe 3.1.34. Plan Sectorial da Rede Viaria. 29.07.2004: Vial 07: Nova Autovía de Acceso
 Fonte: Plan Sectorial. Elaboración Propia.

A península de Oleiros-Sada entra a formar parte do programa de actuacións desconxestionadoras (dado o aumento poboacional experimentado nas dúas décadas anteriores) introducindo accesibilidade aos territorios máis afastados das actuais vías de comunicacións, que pasan a formar parte activa da acción urbanizadora ao acurtarse os tempos de percorrido cara a cidade central. O novo vial de comunicación directa de Sada coa autoestrada suprímese dadas as alegacións presentadas en contra da súa construción, propoñéndose dende o mesmo plan o estudo dunha conexión coa Vía Ártabra.

O plan basea os seus obxectivos na creación de novos eixos para desconxestionar os accesos á cidade mediante o vehículo privado. Asemade busca a conexión dos polígonos industriais coas vías de alta capacidade evitando que o tráfico pesado teña que utilizar as vías locais de comunicación. Sen embargo, pospón calquera solución que aporte a utilización efectiva e real do transporte público, sen facer referencias as elevadas densidades que se concentran nas principais entradas á cidade. Unha vez máis, a tarefa de elaborar un plan de transporte global, cunha xestión temporal que saiba adaptarse as necesidades futuras, queda relegado en función das perentorias necesidades presentes de desconxestionar os accesos á urbe dende a postura política da rendibilidade inmediata.

b. Plan Director de Estradas de Galicia. Rede Arterial de A Coruña. 2006

O Plan Sectorial da Rede Viaria (2001. 2004) supuxo o primeiro documento autonómico que dende a óptica metropolitana soubo agrupar as diversas pretensión municipais, especialmente aquelas da cidade coruñesa pero tamén as dos concellos limítrofes de adquirir para seu unha nova rede de estradas que organicen o espazo metropolitano.

En efecto, os planeamentos municipais convértense en instrumentos propositivos das novas infraestruturas, en previsión de dar saída aos cada vez máis densificados núcleos existentes, das que se fai eco o Plan Sectorial. A súa vez, a revisión dos textos normativos, fai que o devandito plan sexa analizado polos equipos redactores na busca dun consenso sobre o emprazamento das novas vías, dada a influencia destas sobre a construción do territorio.

Prodúcese así, un mecanismo de *feedback* o retroalimentación que leva á elaboración dun novo plan, que recollendo en gran medida as propostas anteriores, é quen de incorporar novas actuacións, na procura dun maior consenso.

O Plan Director de Estradas de Galicia nace cun orzamento de 16.000 millóns de euros e 780 actuacións cos seguintes obxectivos:

1. Mellorar a eficiencia do sistema, en termos de calidade e atender ás necesidades de mobilidade das persoas e os fluxos de mercadorías en condicións de capacidade, calidade e seguridade adecuadas.
2. Completar a comunicación de Galicia co exterior: Asturias, Castela-León e Portugal, fortalecendo á vez a cohesión social e territorial no interior de Galicia.
3. Asegurar a conexión cos intercambiadores portuarios, aeroportuarios e ferroviarios.
4. Situar o 100% dos asentamentos a menos de trinta minutos dunha Vía de Altas Prestacións. Actualmente 100 dos 315 concellos (37% da superficie territorial) atópanse a unha distancia superior.
5. Aproximar as sete cidades galegas entre si.
6. Mellorar o acceso nas áreas urbanas, aos equipamentos de carácter supramunicipal e ás grandes áreas industriais e loxísticas.

7. Garantir o acceso á totalidade dos concellos galegos á través dunha estrada autonómica.
8. Reducir nun 40% o número de falecidos en accidentes de tráfico e actuar sobre os tramos de concentracións de accidentes (TCA's) rexistrados na rede autonómica galega.
9. Separar os vehículos dos peóns e segregar os tráfico de longo percorrido dos desprazamentos curtos.
10. Proporcionar a todos os usuarios as condicións axeitadas de mobilidade.
11. Minimizar o impacto das infraestruturas na paisaxe.

Dentro das novidades, en aras de facer máis entendible o actual sistema de clasificación das estradas por réxime competencial, o Plan propón unha clasificación funcional, coas seguintes denominacións: Rede de Altas Prestacións e Rede de Articulación Territorial, que a súa vez se subdivide en Rede Primaria e Rede Complementaria.

O PDEG desenvolve catro Programas de Actuación:

1. Programa da Rede de Altas Prestacións (actualmente 5,7% da totalidade da rede).

O obxectivo consiste na mellora dos enlaces, con especial atencións a: conexións exteriores, as sete cidades, os portos e aeroportos, as rías e os sistemas urbanos intermedios con características de autoestrada, autovía ou corredor.

Proxectos	Xunta de Galicia	Ministerio de Fomento
1.300 novos Qm	228 a 732 Qm	767 a 1.571 Qm
103 actuacións	51 actuacións en 631 Qm	52 actuacións en 728 Qm
7.882 millóns € de inversión	2.576 millóns €	5.306 millóns €

2. Programa da Rede de Articulación Territorial.

- a. Actuacións na Rede Primaria

Se mellorarán as conexións de tódalas cabeceiras comarcais entre si e coa Rede de Altas Prestacións, a construcións de variantes e itinerarios alternativos de núcleos habitados, limitando os treitos de travesía. Finalmente se actuará sobre as características estruturais do firme. A tipoloxía destas estradas é de dous carrís de circulación con reserva viaria para camiño de servizo.

Proxectos
1.280 Qm de Rede Principal
130 actuacións en 889 Qm
1.302 millóns € de inversión

- b. Actuacións na Rede Complementaria

Se comunicarán as cabeceiras municipais ou núcleos principais coas cabeceiras comarcais a través dunha estrada autonómica, mellorando as

características técnicas desta rede, especialmente nas travesías. No resto da rede se segregará o tráfico rodado do peonil nos treitos moi transitados.

Proxectos

4.338 Qm de Rede Complementaria

448 actuacións en 3.178 Qm

1.080 millóns € de inversión

3. Programa de Conservacións e Seguridade Viaria.

Cunha inversión de 2.261.000 de euros, se persegue reducir nun 40% o número de falecidos en accidente de tráfico, actuando especificamente sobre 86 “tramos de concentracións de accidentes” (TCA's) detectados. Outras medidas son; a mellora da sinalización, os sistemas de transporte intelixente e a revisión da rede cada sete anos.

4. Programa en Areas Urbanas.

Elaboración de Plans específicos para cada área que melloren a mobilidade e a conexión co sistema de equipamentos estratéxicos; portos, aeroportos, estacións.

Será precisamente o Plan da Rede Arterial de A Coruña a que recolla gran parte das ideas do anterior plan incorporando as modificacións habidas nestes dous anos transcorridos. As vías con maior influencia do Plan Director de Estradas, deixando de lado a pretensión dun terceiro carril en cada sentido na autoestrada deica o nodo de Guísamo, son a Vía de Altas Prestacións da Costa da Morte que prolonga a actual autoestrada A-55 Coruña-Carballo, e un novo eixo Santiago-Coruña que zigzaguea a actual N-550.

Os obxectivos do Plan da Rede Arterial da Coruña do ano 2006 consisten en actuar sobre os eixes estruturantes, mellorando os accesos aos equipamentos rexionais e a calidade urbana dos espazos atravesados. Se programan máis de trinta actuacións cun orzamento de 800 millóns de euros que habilitan setenta novos quilómetros de autovías.

As actuacións como veremos seguen as pautas do anterior Plan Sectorial con pequenas modificacións. Nos eixes estruturantes son:

1. terceiro carril na AP-9. Treito: Enlace de Cecebre coa Avenida da Vedra (Actual Alfonso Molina).
2. Vía Ártabra. Na parte norte non se modifica, recollendo os viais 19, 20 e 10 do Plan Sectorial. Poren, propón unha nova conexión coa autoestrada e o vial 13 modifica o seu trazado para ir paralelo a estrada autonómica AC-211 cun nodo de enlace cara o núcleo de Cambre.
3. Terceira Rolda de Circunvalación. Une os viais 14, 07 e 16 do Plan Sectorial, como novo acceso á cidade dende o enlace de Ledoño e cara a conexión sur do aeroporto de Alvedro no termo municipal de Culleredo con características de autovía.

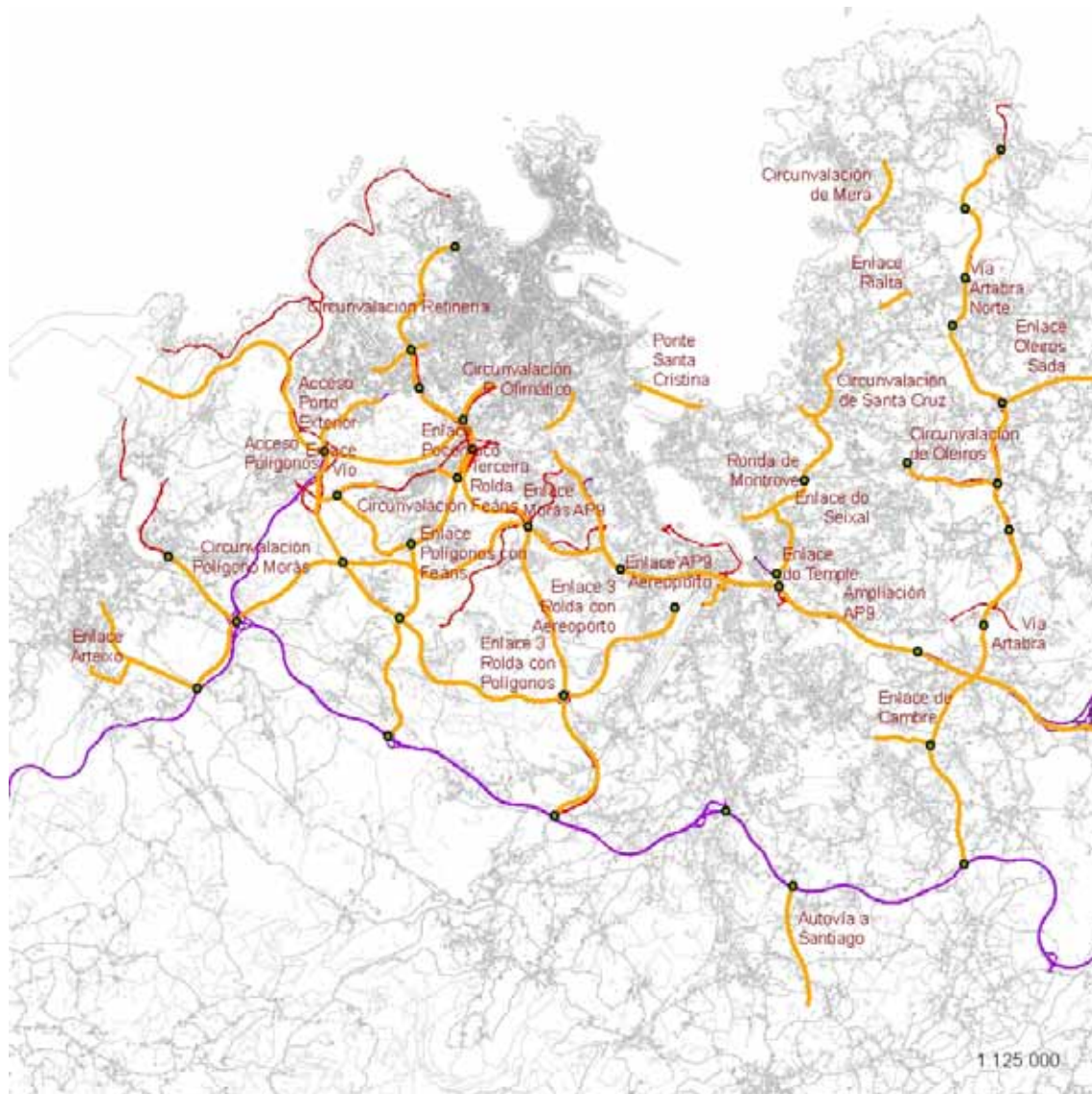
4. Autovía de Conexión do Porto Exterior coa Autovía do Noroeste A-6 no enlace de Orro. Eliminado o vial 9 de conexión dende a Rotonda de Sabón, prodúcese un novo trazado collendo treitos dos viais 06, 05 (circunvalación intermedia) e 15 acceso pola costa evitando o núcleo de Meicende.
5. Nova autovía transversal dende o nodo de Morás cara a terceira rolda na Zapateira e a autoestrada AP-9 en Laxe, parroquia de Rutis. Autovía de novo trazado, que aproveita en parte o Vial 18 e o Vial 03 do anterior Plan Sectorial, pero cun obxectivo oposto, xa que conecta directamente a zona industrial coa autoestrada en condicións orográficas moi adversas.

En canto dotar de accesibilidade aos grandes equipamentos e a mellora da calidade urbana aparecen as seguintes actuacións:

1. Variante de Arteixo mellorando as conexións dos polígonos industriais. Desdobramento da AC-551 con pasos a distinto nivel no enlace de Sabón e reforzo na estrutura viaria do núcleo de Arteixo evitando o paso polo casco urbano.
2. Mellora das conexións dos polígonos Industriais da Grela (xa prevista no Plan Arterial do ano 74), Pocomaco e Vío no termo municipal da Coruña aproveitando os Viais 05, 08 e 22, este último con características de autovía, presentes no Plan Sectorial do ano 2004.
3. Mellora da comunicación co aeroporto: Conexión norte cara a autoestrada (Vial 02 no Plan Sectorial) e enlace da Terceira Rolda coa nova autovía cara o Porto Exterior (Vial 05 do Plan Sectorial), para comunicar directamente as zonas industriais co aeroporto.
4. Variantes e melloras nos núcleos máis densos da área urbana. As actuacións son: Nova Ponte sobre a ría entre o lugar de Casablanca e os altos de Santa Cristina, Variante de Mera, Variante de Santa Cruz, nova vía de Coruxo ao Granxal con enlace directo á autoestrada aproveitando en parte o Vial 11 do Plan Sectorial. Asemade a conexión cas capitais municipais de Cambre, Oleiros e Sada, na que tamén se proxecta un cinto de borde. Velaquí a novidade da Rede Arterial con respecto ao Plan Sectorial que eliminaba o Vial 21 (AP-9 Bergondo-Sada) e no seu lugar instaba a unha solución partindo da Vía Ártabra que finalmente se debuxa no Plan da Rede Arterial.

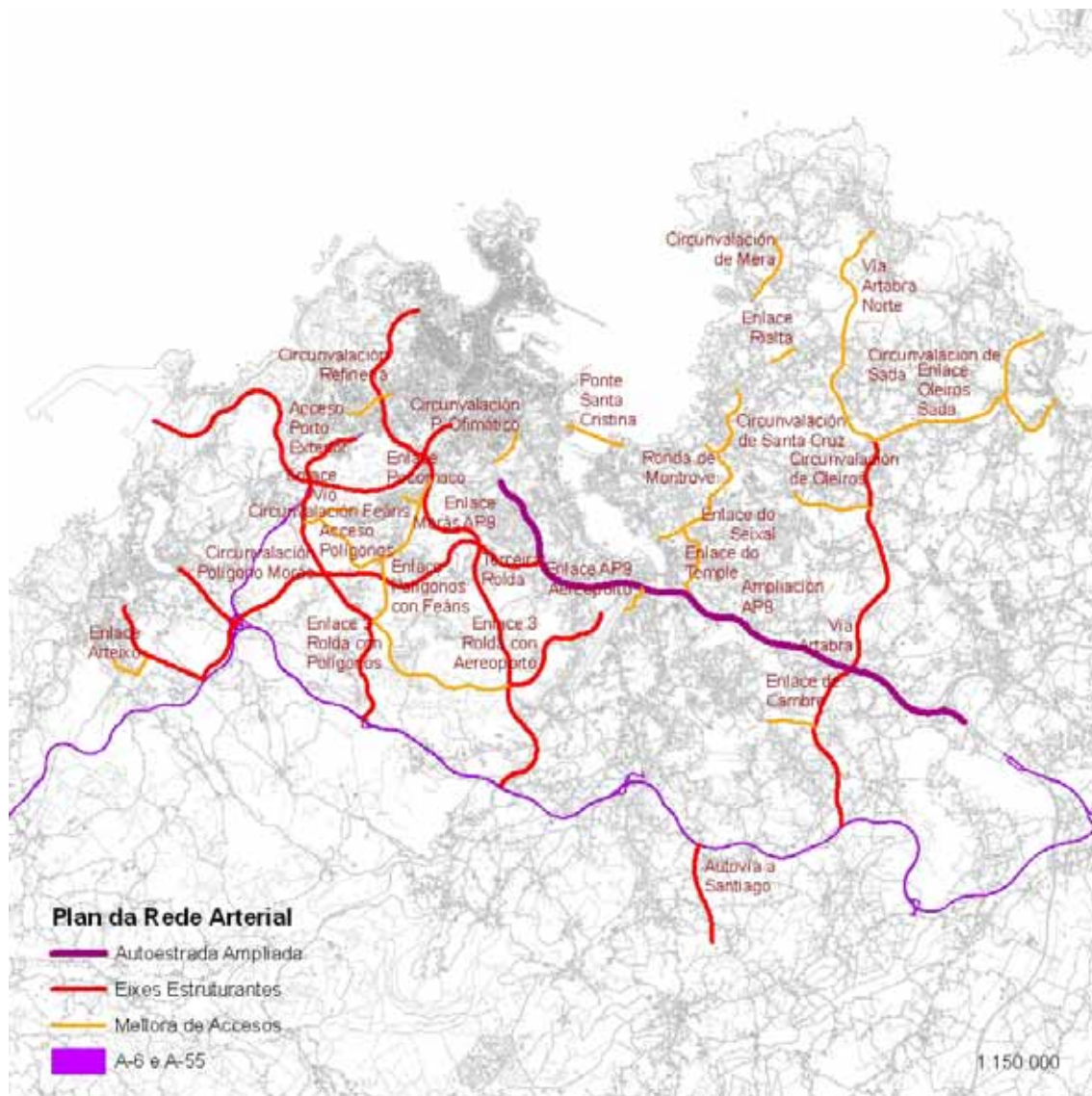
Na imaxe que amosamos a continuación (3.1.35) pódese ver sobreimpreso o Plan arterial do ano 2006 (cores laranxas) sobre o Plan Sectorial da Rede Viaria (en vermello aquelas estradas que non recolle o Plan Arterial). Como se pode apreciar as diferenzas son mínimas, sendo o Plan Arterial un complemento do anterior, que profundiza nas relacións metropolitanas, onde o gran beneficiado é o concello de Oleiros que ve como se van a construír viarios que actuarán de remate dos núcleos máis habitados. A creación dunha nova ponte entre Coruña e Oleiros aliviaría o tráfico que actualmente soporta a Ponte da Pasaxe pero está en xogo o delicado equilibrio paisaxístico da Ría.

Respecto as capitais municipais, se propoñen novos viais, que partindo das vías de altas prestacións, accedan ás proximidades dos núcleos de Sada, Cambre e Carral. Esta forma de actuar xa a tiñamos vista nos primeiros plans de estradas de finais do século XIX na que se potenciaba as relacións destes núcleos co centro reitor da área urbana.



[113] Imaxe 3.1.35. Plan Director de Estradas. Rede Arterial de A Coruña: Comparación co Plan Sectorial.
 Fonte: Xunta de Galicia. PDEG. Elaboración Propia.

Unha vez máis, podemos apreciar que este plan utiliza as vías de alta capacidade existentes coma eixes delimitadores da proposta, si ben, tanto na A-55 Coruña-Carballo, coma na AP-9 Coruña-Santiago, se reforzan con ampliacións de carrís para non prexudica-la súa capacidade de carga á vez que se aumenta a súa capacidade de servizo. Bótase en falla un estudo complementario das redes de transporte público para compensar a gran demanda destes eixes, estudo que se fará entre os anos 2007 e 2009 e recollido no Plan Integral de Transporte de Galicia (PITGAL) sen chegar a se tramitar completamente.



[114] Imaxe 3.1.36. Plan Director de Estradas. Rede Arterial de A Coruña: Tipoloxía da Rede.
Fonte: Xunta de Galicia. PDEG. Elaboración Propia.

A estrutura do Plan da Rede Arterial segue a potenciar os tráfico de entrada-saída da cidade central, cun papel secundario do viario transversal, que só en casos moi concretos de unión das grandes zonas industriais adquire valor por si mesmo.

Un problema de primeiro orde co que se vai atopar o desenvolvemento dos proxectos concretos do plan será a difícil orografía que foi evitada ata agora no percorrido histórico dos asentamentos. Por contra, na península Oleiros-Sada as repercusións por expropiacións ou reserva viaria por mecanismos de equidistribución adquiren un valor nada desprezable para o desenvolvemento dos proxectos concretos. Neste caso, o planeamento urbanístico foi quen de propoñer novas vías, coma no caso da Coruña, en contraposición do resto de concellos cunha actitude moito máis pasiva.

c. Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2009-2015¹⁸⁸.

Con motivo do cambio lexislativo experimentado o segundo trimestre de 2009, o novo goberno impulsa o Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica (chamado Plan MOVE), *“un plan de mobilidade e non de infraestruturas, que establece as orientacións estratéxicas en materia de infraestruturas de transportes coa finalidade de facilitar a mobilidade das persoas e acceso aos mercados, contribuíndo deste xeito á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns”*. Na práctica serve para axilizar os plans de obras de novas estradas cun orzamento incrementado en 732 millóns de euros, e cun investimento total de 8.233 millóns de euros entre os anos 2009 e 2020.

O punto de partida do Plan MOVE é o seguinte:

- *Orientar a política en materia de infraestruturas ao servizo dunha concepción estratéxica e global do país, contribuíndo á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns.*
- *Mellorar as condicións de accesibilidade e da mobilidade das persoas, garantindo o acceso da poboación e das mercadorías ás infraestruturas do transporte con carácter equitativo, universal e global.*
- *Acadar unha mobilidade sostible, compatibilizando o desenvolvemento económico coa preservación do medio ambiente.*
- *Garantir a seguridade no transporte, mellorando as condicións das infraestruturas e dos usuarios.*

As actuacións en materia de infraestruturas estarán marcadas polos criterios de racionalidade, calidade, eficiencia, integración e coordinación, transparencia e diálogo.

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

A liña argumental máis interesante do plan establécese na concepción global do territorio, partindo de que *“todas as infraestruturas deben estar ao servizo dunha concepción estratéxica e global do país, plantexando un novo enfoque que conciba a rede como un sistema único (...)”*. Para conseguilo o plan está dividido en etapas nas que se irán incorporando as actuacións programadas. A división é a seguinte:

- Período 2010-2013.
- Período 2014-2015 (Primeiro horizonte temporal. Data de finalización do plan MOVE).
- Período 2016-2017.
- Período 2018-2020 (Segundo horizonte temporal. Finalización do PEIT¹⁸⁹).

En desenvolvemento das liñas básicas, se propoñen unha serie de obxectivos marcados na acción temporal por períodos que acabamos de ver para mellorar a calidade e a seguridade

¹⁸⁸ Para o estudo en detalle, remitimos ao apéndice da tese que incorpora o texto íntegro do plan.

¹⁸⁹ PEIT 2007-2020: Plan Estratéxico de Infraestruturas y Transporte do Ministerio de Fomento.

nos eixes viarios que complementan os xa vistos no Plan Director de Estrada de Galicia. Estes son:

- Rematar os eixes de conexión co exterior e a conexión interna dos principais núcleos entre si.
- Introducir a perspectiva metropolitana nas grandes áreas para adecuar o sistema de transporte nos medios urbanos, ofrecendo alternativas de acceso ás urbes.
- Situar a menos de 10 minutos dunha Vía de Altas Prestacións (VAP) a un 80% da poboación.
- Reducir nun 50% o número de vítimas en accidentes de circulación no horizonte de 2013.
- Procurar o mantemento, xestión e conservación da rede cun investimento que chegue ao 3% do seu valor patrimonial.
- Actuar no sistema de peaxes, favorecendo aos usuarios cotiáns.
- Elaborar plans de transporte público e potenciar os recorridos peonís e ciclistas, conectados con puntos de aparcadoiros disuasorios nas contornas das cidades.

En efecto, se comparamos os obxectivos dos plans iniciados no século XXI, todos eles incide nos mesmos puntos, cunha especial atención aos accesos á cidades. O Plan MOVE presenta a través de táboas a relación entre as estradas construídas e as de novo trazado, ofrecendo certos datos que son fundamentais á hora de establecer comparacións co resto do estado.

Respecto á rede de estradas existente en toda Galicia na actualidade a lonxitude da mesma alcanza os 17.738 quilómetros segundo o Plan MOVE. As comparacións co resto do estado que podemos apreciar na táboa 3.1.03 son significativas.

Densidade da Rede de Estradas		
	GALICIA	ESPAÑA
Lonxitude da rede por poboación	639 Qm/100.000 hab	382 Qm/100.000 hab
Lonxitude da rede por superficie	604 Qm/1.000 Qm ²	327 Qm/1.000 Qm ²

[T27] Táboa 3.1.03. Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

A rede de estradas ten unha codificación por titularidade e son estes organismos os encargados da realización de obras que afecten aos seus trazados. As redes do Ministerio de Fomento afectan a máis dunha comunidade autónoma, están integradas nun itinerario de interese xeral ou afectan a portos ou aeroportos do estado. A clasificación das estradas galegas está regulado no artigo 2 da Lei 4/1994 de Estradas de Galicia, coa función específica de servir de difusora da rede RIGE ou servir de conexión entre os núcleos intermedios ou centros comarcais. Finalmente a rede da Deputación, xunto coa municipal serve a modo de vasos capilares para acceder ao resto do territorio.

Clasificación		
Titularidade	Lonxitude total (Qm)	% Sobre lonxitude total da rede
REDE ESTATAL	2.406	13,6%
Autoestradas e Autovías	771	32,0%
Resto rede RIGE	1.635	68,0%
REDE AUTONÓMICA	5.434	30,6%
Vías de Alta Capacidade	334	6,2%
Primaria Básica	1.404	25,8%
Primaria Complementaria	1.442	26,5%
Secundaria	2.254	41,5%
REDE DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS	9.898	55,8%
Rede Convencional	9.898	100,0%
TOTAL	17.738	100,0%

[T28] Táboa 3.1.03. Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

O Diagnóstico do Plan MOVE detecta unha serie de disfuncións, xa incorporadas nos anteriores plans estudados, nas estradas dos diversos organismos con competencias, polo tanto incide na mesma problemática analizada no albor do século XXI. Así, na rede do Estado, compre rematar as redes de interconexión rexional que acerquen á poboación a Vías de Altas Prestacións e solucionar os problemas de conxestión focalizados en distintos treitos da rede.

Na rede dependente da Xunta, segundo a súa clasificación se percibiron diversas deficiencias. Para a Rede de Altas Prestacións; os puntos a subsanar son similares aos da rede do Estado, cunha preponderancia de conflitos no chamado Eixo Atlántico. Para a rede convencional de primeiro nivel, aparte das deficiencias técnicas compre a terminación das vías para lograr os obxectivos de accesibilidade e o estudo das travesías que contan cun total de 504 quilómetros dos cales 296 presentan intensidades de circulación superiores a 8.000 veh/día. No que respecta á rede convencional de segundo nivel case o 50% da mesma carece ou ten unha beiravía inferior aos 50 centímetros, con 1.478 quilómetros de calzada menor de seis metros e 1.169 quilómetros de travesías. A diagnose fai mención especial aos problemas de conxestión rexistrados nas cidades, aos que achaca a:

“falta de capacidade da rede para as elevadas demandas de tráfico que soportan, o que fai necesario completar e mellorar a conectividade das redes viarias das áreas metropolitanas coa finalidade de acadar un aumento da súa capacidade e unha diversificación dos tráfico, reforzada con actuacións de apoio que favorezan a complementariedade do vehículo privado co transporte público.”

Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

Polo que adquiren especial importancia os trazados das novas vías e a súa coordinación cos medios de transporte público. Sen embargo, pese a que no mesmo plan se subliña que non é un plan de Infraestruturas se non de mobilidade, non se estuda o engarzado do transporte

público máis aló das recomendacións de que é preciso potencialo, xunto coa construción de aparcadoiros disuasorios e sendas peonís e ciclistas.

O Estudo, coincidente na meirande parte co presentado para o Plan Director de Estradas, tamén considerará primordial o cambio na clasificación da rede viaria, para adecuala ao punto de vista do usuario. Os nomes veñen herdados do Plan Director de Estradas, polo que nos limitaremos a recordar a nova estrutura:

- Vías de Altas Prestacións (VAP). É o viario portante que serve de elemento principal de comunicación tanto fora das nosas fronteiras como entre as urbes galegas. Forman este grupo o conxunto de autoestradas, autovías, corredores e vías para automóviles.
- Vías Estruturantes. Garanten a conexión entre as capitais comarcais a unha vía de altas prestacións nun segundo nivel xerárquico. Está composta pola rede convencional de primeira orde tanto estatal coma autonómica.
- Vías Complementarias. No terceiro chanzo aparecen recollidas todas aquelas vías que completan a ramificación territorial dende as capitais comarcais ata chegares aos núcleos menores. Está comprendida pola rede autonómica de segunda orde.
- Rede Local. Cunha función de accesibilidade terminal, está formada polas vías menores dos concellos e das Deputacións, adquirindo proporcións relevantes dada a natureza inicial de asentamentos.

O Ministerio de Fomento, dentro do Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes 2005-2020 (PEIT)¹⁹⁰ presentou para Galicia a integracións das autoestradas e autovías existentes dentro da Rede Básica ou de Alta Capacidade e propón novas autovías de conexión interior Lugo-Ourense e Lugo-Santiago, ademais da terceira conexión con Castela pola canle do río Sil. Para o conxunto do estado, o PEIT contempla ter rematado 6.000 novos Qm de estradas de alta capacidade (autoestradas e autovías) para chegar aos 15.000 Qm en total. Así como acadar o obxectivo de acercar a menos de 30 minutos ao 90% da poboación do Estado. O orzamento do PEIT para as vías de comunicación rodadas ascendía a 60.635 millóns de euros, o que supón un 25% do total.

Pola súa banda, a Xunta de Galicia asumirá o cambio de titularidade do treito Coruña-Guísamo da AP-9 e o de Santiago-Dozón da A-55, propoñendo catro novas Vías de Altas Prestacións para incluír na revisión do PEIT:

- VAP Lavacolla (A-54) – Guitiriz (A-6)
- VAP Pontevedra – Cerdedo – Lalín – Lugo
- VAP Monforte – Chantada (A-76)
- VAP Rolda Leste de Ourense.

¹⁹⁰ Para maior información do PEIT remitimos á páxina oficial que ten o Ministerio de Fomento en internet: <http://peit.cedex.es>



[115] Imaxe 3.1.37. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. PEIT 2005-2020.

Fonte: Ministerio de Fomento.

As actuacións do Plan MOVE se estrutura en oito programas de infraestruturas máis un de optimización de peaxes. A maioría dos programas recollen as propostas dos anteriores plans adaptando tanto os orzamentos como a incorporación de pequenas variacións.

1. Programa de Vías de Altas Prestacións; como complexión as vías existentes en aras de solucionar os problemas de conxestión en determinados treitos. O obxectivo é que o 80% da poboación se atope a menos de dez minutos dunha VAP. O programa ten un investimento de 1.428 millóns de euros para o total das Vías de Altas Prestacións. Á terminación do mesmo entre os anos 2009 e 2015, tense previsto a construción de 417 quilómetros, que sumados aos 162 quilómetros do período 2016-2020, fan un total de 579 quilómetros de novas vías de estas características. Se comparamos as cifras, o incremento supón un 173% respecto aos 334 quilómetros existentes a 31 de xullo de 2009¹⁹¹.

¹⁹¹ Extraído do propio Plan de Mobilidade, no resumo do mesmo.

PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA			
Vía Ártabra - Treito: AP-9 - A-6	5,4	39.332.500	2013
Vía Ártabra -Treito: AP-9 – Acceso a Sada	4,1	27.683.775	2013
Vía Ártabra - Treito: Acceso a Sada – AC-163	5,6	24.360.000	2013
Terceira Rolda de circunvalación de A Coruña. Treito II. (San Pedro de Visma -Pocomaco)	4,4	51.335.394	2013
3º Carril na AG-55 (Treito Acceso Porto Exterior – A Grela)	1,5	4.125.000	2015
Duplicación da calzada da AC-551. Sabón -AG-55	1,3	1.386.000	2015
O Graxal - Santa Cruz	3,05	18.300.000	2017
VAP transversal Arteixo – 3º Rolda	7,8	83.460.000	2020

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

2. Programa de Vías Estructurantes; para a construción de novos trazados e variantes incluíndo a mellora da rede e transformación de travesías. O orzamento total acada os 461 millóns de euros. En total para toda Galicia se prevé a construción de 103 quilómetros no período 2009-2015 e de 162 quilómetros no seguinte período 2016-2020 fora do plan.

PROGRAMA DE VÍAS ESTRUCTURANTES. EIXOS NOVOS E VARIANTES			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA			
Novo vial Oleiros -Sada e Porto de Sada	5,1	24.990.000	2015
Variante de Oleiros	1,8	5.105.700	2013
Novo Acceso ao Polígono de Sabón	2,5	11.500.000	2017
Variante de Arteixo	1,0	4.600.000	2015
Conexión Alvedro -AP-9	0,5	2.205.000	2013

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

3. Programa de Vías Complementarias; con novos trazados, variantes e acondicionamento das travesías. Modificación do plan de Baixa IMD existente con maiores inversións e construción de novos trazados en determinados treitos. Se incorpora unha partida de adecuacións as esixencias mínimas da Xunta aos tramos transferidos doutras administracións.

4.

PROGRAMA DE VÍAS COMPLEMENTARIAS. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
EIXOS NOVOS E VARIANTES	83	M€
TRAVESÍAS	99	M€
ACONDICIONAMENTOS	156	M€
BAIXA IMD MELLORADA	177	M€
MELLORAS (Transferencias)	73	M€
TOTAL ACTUACIÓNS	588	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

5. Programa de Actuacións de Apoio; creando ou potenciando os aparcadoiros existentes para convertelos en *aparcadoiros disuasorios* nas entradas das cidades, conectados coas redes de transporte público. Tamén neste apartado se estuda a creacións de *áreas de parada para transportistas* en cumprimento das obrigas de parada e descanso regulamentario para este colectivo.

PROGRAMA DE ACTUACIÓNS DE APOIO. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
APARCADOIROS DISUASORIOS	37	M€
ÁREAS DE PARADA	42	M€
TOTAL ACTUACIÓNS	79	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

6. Programa de Actuacións en Medios Urbanos para minimizar a conxestión circulatoria nos acceso ás cidades, dividido en actuacións concretas para cada cidade.

No caso da área urbana da Coruña propónse unha rede en forma de malla, que retoma a revisión do PXOM elaborada polo equipo BAU con aprobación inicial en decembro do ano 2009. Deste xeito, dispónse de accesos alternativos á Avenida Alfonso Molina. Na Periferia se propoñen vías de rolda dos principais núcleos; Perillo, Santa Cruz, Mera, Sada, xa previstos na maior parte deles no Plan Director de Estradas e incorporados ao planeamento municipal.

PROGRAMA DE ACTUACIÓNS EN MEDIOS URBANOS. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
ÁREAS URBANAS	INVESTIMENTO	
A CORUÑA	175	M€
SANTIAGO	40	M€
FERROL	28	M€
LUGO	18	M€
OURENSE	33	M€
PONTEVEDRA	67	M€
VIGO	155	M€
TOTAL 7 ÁREAS URBANAS CIDADES	516	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

7. Programa de Mantemento e Conservación da rede cun investimento equivalente ao 2,5% do valor patrimonial da rede no ano 2015 co obxectivo de non diminuír a seguridade e vialidade na rede.

PROGRAMA DE MANTEMENTO E CONSERVACIÓN. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
MANTEMENTO E CONSERVACIÓN	680	M€
TOTAL ACTUACIÓNS	680	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

8. Programa de Seguridade Vial no que se incide na eliminación de treitos de concentracións de accidentes (TCA's), construción de sendas exclusivas de peóns e bicicletas e o obxectivo de acadar unha redución do 50% en vítimas por accidente de circulación chegado o 2013. Este programa se apoia directamente nas directrices do Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2006-2010 da Xunta de Galicia con data 12 de decembro de 2006¹⁹². Neste caso, o programa está dividido en dous subprogramas; o primeiro sobre accións estratéxicas en seguridade vial, e o segundo na construción de sendas peonís e carrís-bici exclusivos, afastados do tránsito motorizado.

PROGRAMA DE SEGURIDADE VIAL. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
DESENVOLVEMENTO ACTUACIÓNS SEGURIDADE VIAL	340	M€
SENDAS PEONÍS AO LONGO DE ITINERARIOS EXISTENTES	103	M€
TOTAL ACTUACIÓNS	443	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

¹⁹² Para o estudo en detalle, remitimos ao apéndice da tese que incorpora o texto íntegro do plan.

9. Programa de I+D+I e Mellora da Integración Paisaxística das Estradas para mellorar as condicións ambientais e de reciclaxe na construción das estradas. Como materia transversal que é irá encamiñada ao; emprego de subproductos doutras actividades, seguimento dos indicadores ambientais óptimos e corrección de impactos, ben sexan paisaxísticos, sonoros ou contaminantes, e por último minimizar o Efecto Barreira na construción das vías.

PROGRAMA DE I+D+I E MELLORA DA INTEGRACIÓN PAISAXÍSTICA DAS ESTRADAS. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
MELLORAS E CORRECIÓNS PAISAXÍSTICAS	48	M€
TOTAL ACTUACIÓNS	48	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

10. Programa de Optimización das peaxes. O obxectivo deste programa é compensar proporcionalmente aos usuarios que máis utilicen as infraestruturas de pago, especialmente aqueles viaxes motivados por mobilidade obrigada. Se utilizarán varios medios para acadar un réxime de homoxeneización de prezos, dende a bonificación por viaxe de ida e volta no día, ata reducións por abonos mensuais asociados á posta en servizo de peaxes dinámicos que se estudarán no desenvolvemento do programa.

PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE PEAXES. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015		
OPTIMIZACIÓN DE PEAXES	22	M€
TOTAL ACTUACIÓNS	22	M€

Fonte: Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015

Para o control dos programas e do correcto funcionamento orzamentario ademais da xestión global de tódalas vías pertencentes á Xunta, o Plan incentiva a creación da **Axencia Galega de Estradas** como ente institucional público en materia de infraestruturas de transporte terrestre.

3.2. OS MEDIOS DE TRANSPORTE.

A rede de camiños, posteriormente estradas, constitúen a base da progresiva transformación do territorio visto dende a óptica urbana, xa que procuraban o acceso dos produtos do campo aos postos comerciais das cidades (Bohuer, 1979). Así, os núcleos dependente daquelas, forman entre si un sistema xerarquizado de asentamentos que necesariamente son atravesados polos camiños. As autoestradas, velaquí a novidade, facilitan a comunicación entre cidades directamente cunha clara especialización do medio utilizado (Boaga, 1974), cun territorio que se converte en mero soporte técnico da infraestrutura, no que o paso á malla ao nodo e do nodo á rede constitúe un transvase temporal fortemente estruturado (Herce, 2002).

Se o vehículo privado é o elemento clave da mobilidade no século XX, o ferrocarril constituíu unha auténtica revolución nos medios de comunicación no século XIX que ademais levaba necesariamente incorporado a construción de vías exclusivas para o seu uso (Nárdiz, 1992). Foi o primeiro elemento que fracturou a compacidade da cidade a través das liñas férreas onde os apeadoiros representaban novos nodos de centralidade.

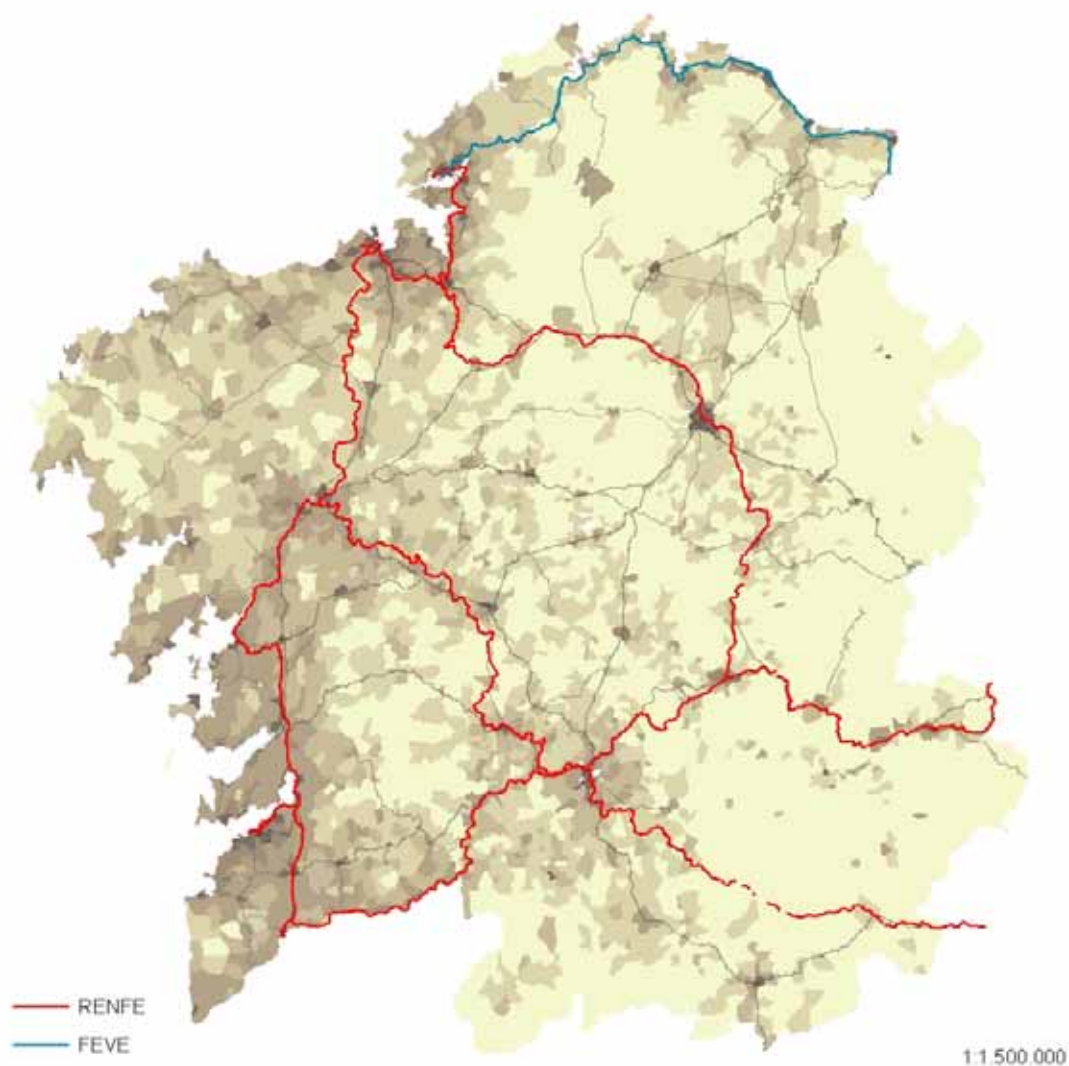
3.2.1. A CAPACIDADE ESTRUTURANTE DO FERROCARRIL.

A rede ferroviaria en Galicia ten unha lonxitude de 1.045 quilómetros, repartidos entre os 891 de ancho 1.668 mm. E os 154 de vía métrico (1.000 mm.). A primeira está administrada polo *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* (ADIF)¹⁹³ sendo *Renfe Operadora* a encargada da súa explotación¹⁹⁴. A explotación e xestión da rede de ancho métrico corresponde a *Ferrocarril Español de de Vía Estrecha* (FEVE). Actualmente, se atopa en construción a rede ferroviaria de Alta Velocidade, que aproveita tramos da rede básica, cun ancho de vía de 1.435 mm. Ou ancho internacional¹⁹⁵.

¹⁹³ Dende a entrada en vigor da Ley de Transporte Ferroviario o 1 de xaneiro de 2005.

¹⁹⁴ A súa vez, Renfe divídese en catro grandes grupos con partidas orzamentarias propias: Cercanías, Alta Velocidade, Mercancías e Rede Básica.

¹⁹⁵ Esta medida incorpórase mediante a Directiva 96/48/CE, do Consello, de 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade (modificada pola Directiva 2004/50/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, de 29 de abril de 2004) e a Decisión da Comisión de 30 de maio de 2002 sobre a Especificación Técnica de Interoperabilidade relativa ao subsistema «Infraestrutura» do *Sistema Ferroviario Transeuropeo de Alta Velocidade* mencionado no apartado 1 do artigo 6 da Directiva 96/48/CE.



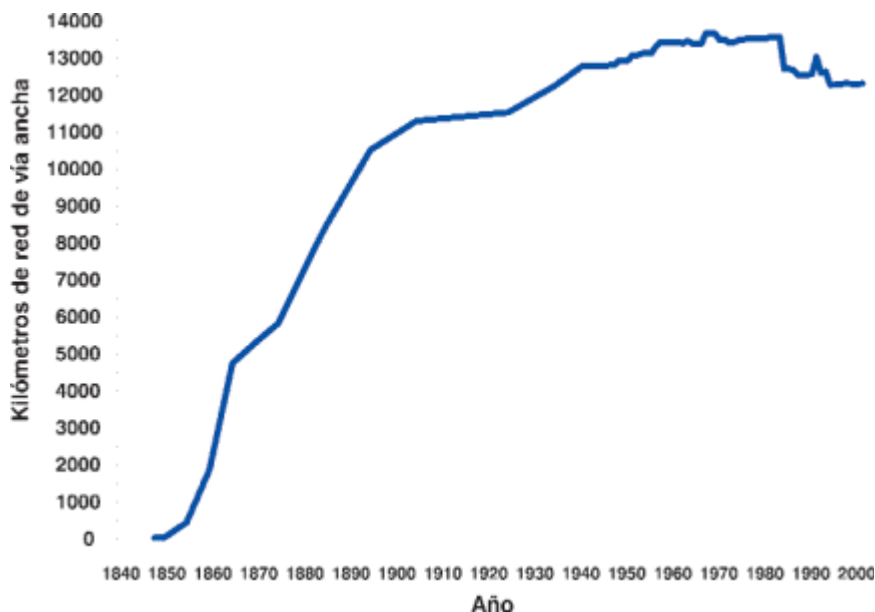
[116] Imaxe 3.2.01. O ferrocarril convencional en Galicia xunto coas densidades parroquiais como mapa de fondo.
 Fonte: SITGA. Elaboración Propia.

A potencialidade do ferrocarril baséase en ser un medio de transporte que usa unha vía exclusiva. A continuación expoñémo-la construción dos camiños de ferro en Galicia. Nos comezos a construción¹⁹⁶ das liñas férreas e a explotación das mesmas foi visto como un gran negocio (Nárdiz, 1992), pero o entusiasmo xeral foi dando paso ao peche de numerosas empresas a partires da I Guerra Mundial e a apropiación por parte do Estado das concesións ruinosas, ata que en 1941 se crea a *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles*, RENFE, pasando totalmente a mans do Estado.

O arranque normativo que impón as condicións de trazado ferroviario débémolo ao *Prego de Condicións Técnicas* do ano 1844, baseado no informe elaborado polos enxeñeiros Juan Subercase e Calixto Santa Cruz no que requirían a tutela do Estado na construción das liñas

¹⁹⁶ Entre 1955 e 1965 construíanse 500 Qm de vía férrea ao ano. As dúas grandes compañías que acaparan a meirande parte da construción eran: *Caminos de Hierro del Norte de España* e a *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA), vencelladas a primeira á *Sociedad de Crédito Mobiliario Español* (Péire) e a segunda á *Sociedad Española Mercantil e Industrial* (Rothschild).

(Rodríguez Bugarín et al., 2007)¹⁹⁷. Dese mesmo ano é a Real Orden¹⁹⁸ que regula a construción das liñas e as solicitudes de concesión.



[G49] Gráfico 3.2.01. Evolución da construción da rede de vía ancha en España.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal. Ministerio de Fomento. Fundación de los ferrocarriles españoles.

A primeira *Ley General de Ferrocarriles* data do ano 1955. Xunto co *Pliego de Condiciones Generales* do ano 1956¹⁹⁹, serven para redactar o primeiro *Plan General de Ferrocarriles* do ano 1967 que non recollía a unión da Coruña con Santiago, previndo o enlace por Lugo cara a Meseta.

A entrada tardía do ferrocarril a Galicia débese a varios factores, entre outros; a difícil orografía que eleva o custo de construción, unha economía dirixida ao autoconsumo con escasos excedentes agrarios, unha posición extrema e periférica onde só os seus portos ofrecen algún atractivo para o mercado nacional e finalmente, a ausencia dun núcleo poboacional con peso suficiente a nivel estatal, que repercutirá en loitas intestinas sobre criterios de trazado vinculados estritamente a forzas económicas localistas (Rodríguez Bugarín et al., 2007; p.17), como deixa claro no seguinte texto:

“La dificultad de establecer acuerdos entre los grupos de presión, junto con los intereses de las grandes compañías que se dirigen hacia las líneas que presenten menos dificultades en su construcción y más garantías de rentabilidad inmediata, van a ser dos de las claves que explican que no se hubiera iniciado la construcción de las líneas gallegas en la década de los 50 del siglo XIX.”

Rodríguez Bugarín et al., 2007

¹⁹⁷ Neste informe, entre outras cuestións, se recomendaba un largo de vía de seis pes casteláns (1,67 metros) que condicionou a evolución do ferrocarril en España. Durante toda a segunda metade do século XIX se estivo a discutir sobre o necesario consenso do tamaño entre raís, chegando á solución de 1.435 mm proposta como ancho internacional na conferencia de Berna de 1907.

¹⁹⁸ 31.12.1944.

¹⁹⁹ Neste prego, interesa resaltar que se admitían radios mínimos de 400 metros con excepcións de 350 para treitos moi pequenos. En Galicia, en aras de economizar o forte investimento necesario inicial, permitíronse radios menores, que ralentizaban o paso da locomotora. Unha solución a estas baixas velocidades comerciais, non tivo unha corrección axeitada ata fai ben pouco co aposta en práctica do PDI e o PEIT que veremos nas páxinas seguintes.

A primeira locomotora que circulou por Galicia fixo pola liña que unía Santiago co porto de Carril de 41 quilómetros coñecida como “O Compostelano” o 15 de setembro de 1873. Os estudos empezaran coa concesión en 1863 á *Sociedad del Ferrocarril Compostelano*, promovida pola *Real Sociedad Económica de Amigos del País*. Paralizados os traballos dende 1866 ata 1871 por mor das dificultades de financiamento polas que atravesaba a compañía concesionaria, se relanzan grazas as axudas económicas da *Ley de 2 de julio de 1870* e á negociación con socios procedentes da Gran Bretaña²⁰⁰. En 1886, absorbida a *Sociedad del Ferrocarril Compostelano* pola *Coruña and Santiago Railway Ltd.*, se deciden prolongar as obras ata a cidade de Pontevedra.

As obras da estación da Coruña empezan en 1865. A unión entre a cidade e a Meseta faise realidade o 1 de setembro de 1883, ano en que se remata a derivación Palencia-Coruña de 547 quilómetros (saída do tronco principal Madrid-Irún, empezado en 1856). No estudo de trazado da liña interveñen os enxeñeiros José Rafo, Joaquín Ortega e Celedonio de Uribe, do que xa tivemos oportunidade de falar. Fora o empresario Martínez Picavia o encargado de elevar o proxecto ao goberno en 1857, anunciándose en poxa o 21 de marzo de 1858. As obras empezarán no ano 1862, data na que se constitúe a *Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada*, ou do *Noroeste de España*. O dobre enlace galego A Coruña –Vigo en Monforte forma parte da Rede Transeuropea do Transporte Ferroviario de Mercadorías, pertencente ao corredor ferroviario subcantábrico cara Irún/Hendaya.

O eixe Palencia – A Coruña estaba dividido en cinco seccións:

1. Palencia – León

Con 123 quilómetros e sen dificultades orográficas quedou rematado o 9 de novembro de 1863.

2. León – Ponferrada

Foi necesario facer unha revisión do trazado para comunicar a cidade de Astorga que tivo o visto bo gobernamental o 16 de abril de 1864. As obras de chegada a esta cidade remataron o 19 de febreiro de 1866, e dous anos despois ata Brañuelas. Porén, o trazado final cara Ponferrada non estaba exento de dificultades dado a obrigación de atravesar o porto do Manzanal, divisoria entre o río Douro e o río Sil. O paso resulta efectivo o 4 de febreiro de 1882.

3. Ponferrada – Quiroga

Neste tramo, o trazado tivo que superar a divisoria entre o río Sil e o Miño. Coa finalización do trazado entre Ponferrada e A Torre en marzo de 1883, xunto co tramo Toral dos Vados cara Oural en agosto de 1883 remata a conexión da Coruña con Palencia e por extensión con Madrid.

4. Quiroga – Lugo

Pendente da bifurcación cara Vigo, que finalmente se produciu en Monforte. O tramo queda completado o 12 de xullo de 1882 coa finalización das obras entre Sarria e Oural. Será o enxeñeiro, Manuel Tabuenca o que expoña en 1875 o proxecto reformando do treito Monforte – Ourense.

²⁰⁰ John S. Mould como principal accionista da compañía.

5. Lugo – A Coruña

Inaugurado o 10 de outubro de 1875. A compañía do Noroeste, concesionaria da mesma, non pode seguir a construción do trazado ata Ponferrada, polo que o Goberno saca a poxa a construción dos seguintes tramos en 1879. A posta en servizo por treitos tentaba recupera parte da inversión efectuada; así, en 1879 os viaxeiros diarios no tramo Coruña-Lugo era de 343 cun recorrido medio de 43 quilómetros, equivalentes a 127 viaxeiros que percorrían os 115 quilómetros que separaban estas dúas cidades²⁰¹.

Da liña Palencia-Coruña, sae a derivación cara Ferrol no nodo de Betanzos. Os estudos empezaron en 1965, pero non foi ata o ano 1883 que se deu a concesión a proposta da *Comisión al Plan General de Ferrocarriles*.

Se ben o enlace da Coruña con Lugo veuse favorecido por ser punto de paso cara a Meseta, non pasou igual no espazo que une A Coruña con Santiago. Foron tres as propostas de trazado que unirían ámbalas dúas cidades. O paso por Cerceda era defendido por Fernández Yáñez como o trazado máis directo. Oposto a esta decisión, atopábase Celedonio de Uribe que vía como máis factible un trazado paralelo á estrada pasando cerca de Cambre para unirse ao tramo de Lugo-Coruña. Porén, a solución salomónica foi recollida no *Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción* que data de 1926, no que estima un paso preto de Cerceda como o máis idóneo para comunicar as dúas cidades sen se desviar en exceso. A nova liña foi rematada en 1943 xunto coa nova estación que chegaba ao barrio da Sardiñeira a cota máis elevada que a estación do Norte na que partían os trens que ían cara Betanzos.

Antes da construción do ferrocarril, a comunicación efectuábase por medio de dúas empresas de dilixencias que tiñan 6 carruaxes e sumaban 128 asentos, como asevera a Revista de Obras Públicas na publicación sobre os beneficios da liña Coruña-Santiago do 15 de xullo de 1882. Nese mesmo estudo, aparece recollida a cifra de 125 pasaxeiros diarios entre ámbalas dúas cidades, contando o viaxe cunha duración estimada de oito horas. Precisamente, foron as compañías de postas e as de dilixencias as que presentaron maiores reticencias fronte a chegada do ferrocarril pois competía de maneira directa cos seus servizos (Nárdiz, 1992).

O acceso á Coruña dende Zamora e Ourense, queda establecido por RENFE no ano 1958, data na que entra en servizo este último tramo do acceso sur de Galicia, tan demandado pola cidade de Vigo, que anteriormente só dispuña do paso por Monforte de Lemos para saír cara a Meseta.

RENFE nace en 1941 como consecuencia da intervención estatal nas compañías ferroviarias e tiña como principal función a de reconstruír os camiños esnaquizados pola Guerra Civil. Nese ano, se aproba o *Plan de Electrificación*. O ramal que dende Monforte unía Vigo e León transportaba 3,5 millóns de viaxeiros e medio millón de toneladas de mercancías, mentres que o treito Santiago – Pontevedra levaba 1,3 millóns de viaxeiros e case 160 mil toneladas de mercancías.

²⁰¹ Dato elaborado para o estudo do ferrocarril Santiago-Coruña publicado no número 13 da Revista de Obras Públicas o 15 de xullo de 1882.

Finalizada a contenda bélica en España, atendemos a dous fenómenos diverxentes; por un lado a caída do número de viaxeiros, sobre todo a conexión coa Meseta, e por outro a constante suba no peso de mercadorías transportadas²⁰². Sen embargo, empeza a despuntar o que será a conexión por excelencia dos camiños de ferro en Galicia; a relación Coruña – Vigo irá aumentando o número de viaxeiros ata chegar a superar o 1,5 millóns en 1955 e case 2 millóns en 1964.

A política estatal de reconversión dunha economía baseada na autarquía para pasar a formar parte da economía de mercado, traerá consigo a posta en práctica de toda unha serie de medidas encamiñadas a este obxectivo. Tivemos oportunidade de ver a creación dos Polos de Desenvolvemento, máis tamén a planificación das primeiras autoestradas. O ferrocarril, coma vehículo que podía transportar grandes tonelaxes non podía quedar esquecido, polo que se inicia unha política de fortes inversións con créditos subscritos ao Banco Mundial²⁰³. Xunto á política de Polos de Desenvolvemento, nace o *Plan Decenal de Modernización (1964-1973)* que aposta por renovar tanto as infraestruturas coma o material móbil (substitución de locomotoras de vapor por eléctricas e diésel). Neste contexto, lánzase o *Plan de Electrificaciones*²⁰⁴ (1974-1977) no que se enmarca o tramo Monforte – Vigo.

Sen embargo, a competencia por estrada era moi forte. A eliminación do canón que penalizaba o transporte por estrada, xunto coa mellora nas infraestruturas viarias e o aumento do parque de vehículos, supón un serio revés no transporte ferroviario. Se en 1983 as toneladas transportadas con orixe ou destino Galicia eran de 2,6 millóns, esta cifra descende aos 2 millóns en 1992.

No eido do transporte, o ferrocarril recibe un pulo importante coa aprobación do *Plan de Transporte Ferroviario 1987-2000* (en adiante PTF) o 30 de abril de 1987 por Consello de Ministros. Os obxectivos simplifícanse en facer máis competente este medio de transporte. Así se incrementarán as velocidades comerciais e as frecuencias en liñas con pouca demanda xunto coa creación de novas infraestruturas en servizos de *cercanías* en convenios con diversas administracións. En canto ás mercadorías, o plan prevía unha orientación cara os grandes portes transportados a longas distancias (superior a 100.000 t/ano a máis de 100 Qm). O PTF incorporaba un programa de investimentos de 150.000 millóns de pesetas anuais que sumados dan un total de 2,1 billóns de pesetas. Porén, o proxecto de vía de alta velocidade que uniu Sevilla con Madrid, non previsto inicialmente no PTF, acaparou a maioría do orzamento.

O PTF chega a Galicia unicamente coa idea de eliminar os pasos a nivel, e a mellora da velocidade comercial con Madrid grazas á construción da variante de Guadarrama. Asemade, o treito León-Monforte incorporaría a dobre vía para mellorar os accesos dende a Meseta.

²⁰² En 1955 o transporte de viaxeiros se reduce un terzo do pasaxe que circulaba en 1941. Pola contra, na liña Vigo-León en 1955 se transportaba o dobre de toneladas que en 1941 (Rodríguez Bugarín et al., 2007, p.26).

²⁰³ A política de polos de desenvolvemento viu no ferrocarril un gran aliado para poder transportar os produtos manufacturados aos grandes centros de distribución.

²⁰⁴ Este plan inicia a concepción de RENFE como empresa a través da financiación por contratos-programa.

A nivel de infraestruturas de comunicación, nace o *Plan Director de Infraestructuras 1994-2007* (PDI)²⁰⁵, aprobado polo goberno o 4 de marzo de 1994. No que respecta ao ferrocarril, o plan volve a incidir na mellora do servizo aumentando a velocidade comercial naqueles corredores con elevada demanda. Neste Plan, se programa a transformación do ancho de vía cara o europeo (1,435 mm).

Este Plan comprendía varios Programas de actuación cun investimento total de 2,9 billóns de pesetas en todo o período, o que supón 195.000 millóns de pesetas anuais. Os Programas eran os seguintes:

1. Programa de Alta Velocidade. Con prioridade á liña Madrid-Zaragoza-Barcelona e ao novo enlace polo País Vasco coas redes europeas. A conexión con Lisboa dende Madrid tamén formaba parte deste programa pero sen concretar o trazado definitivo. En terceiro lugar, se prevían outros enlaces entre puntos con gran demanda como a conexión con Valencia.
2. Programa de Grandes Acesos. Consta de melloras nas redes de acceso a Madrid para aumentar a velocidade comercial por riba dos 200 Qm/h.
3. Programa de Modernización de Liñas. Aumento de velocidades comerciais ata 160 Qm/h nas chamadas liñas estruturantes.
4. Programa de Actuacións Complementarias. Aquelas vías non incluídas nos programas anteriores por non considerarse básicas recibirían melloras puntuais baseadas en substitución de material, electrificación, rectificación e variantes, nun total de 3.000 Quilómetros da rede.
5. Programa de Conservación e mantemento.
6. Programa de Seguridade.

Respecto a Galicia salvo actuación de menor porte incluídas no Programa de Actuacións Complementarias, unha vez máis, queda relegada a tempos futuros para entrar nos plans estruturais de alta velocidade. Considerábase prioritario o corredor León-Monforte como conexión coa Meseta para acadar velocidades de 160 Qm/h, pero na rede interna non existía ningunha mellora nas velocidades comerciais.

En 1995, dentro do PDI, a *Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario*²⁰⁶ presenta o *Plan de Infraestructuras Ferroviarias (1995-2000)*. O obxectivo fundamental consiste en precisar con maior rigor as propostas do PDI tanto a nivel técnico como orzamentario pero sen propostas novas. Galicia quedaba excluída do programa de acceso aos portos e de *cercanías*. Sen embargo, dado o grao de detalle que se lle supuxo, o plan propoñía para estudos posteriores cal sería o mellor acceso cara Galicia, no que finalmente se impuxo o paso por Zamora en detrimento do histórico acceso pola ribeira do Sil. Mentres tanto, o Plan establecía as seguintes melloras na rede galega:

- Renovación da vía Ourense-Santiago.
- Eliminación de pasos a nivel no treito Redondela-Santiago-Vilagarcía.
- Mellora na liña Redondela-Santiago.

²⁰⁵ Visto no apartado da construción das estradas na época autonómica neste mesmo capítulo.

²⁰⁶ Pertencente ao entón Ministerio de Obras Públicas, Transporte e Medio Ambiente.

- Mellora na liña Santiago-Coruña.
- Mellora da liña Ourense-Santiago.
- Mellora da Liña Monforte-Ourense.

No ano 1994, o peche de certas liñas con escaso tráfico era vista por RENFE como unha medida necesaria. Porén, a Xunta de Galicia logra firmar un convenio con aquel organismo en 1995 para subvencionar os servizos deficitarios alegando ao interese social da vía, que a todas luces resulta insuficiente dado que o paso da liña por si só non era garante de competitividade. Cinco anos máis tarde, a Xunta firmará un renovado convenio que debía servir para mellorar a rede ferroviaria galega. Na práctica, RENFE centra toda a atención no eixo Coruña – Vigo, no que espera acadar unha demanda futura de 6,5 millóns de viaxeiros/ano.

O *Plan de Infraestructuras (2000-2007)* tiña como obxectivos básicos aumentar a demanda de viaxeiros para incrementa-la súa participación porcentual nos diversos medios de transporte fixando unha redución do tempo percorrido entre capitais provinciais. Por tanto; o Plan significa un troco na política de investimento ao designar o 58% do gasto ao ferrocarril fronte a un 33% as estradas de alta capacidade dun total de dez millóns de euros. As tres liñas de actuacións centrábanse na Alta Velocidade, no servizo de *Cercanías* e a mellora da Rede Convencional. Para actuar sobre estes obxectivos se abrían as portas ao capital privado que, en troques podería actuar na xestión das liñas. Así o investimento iría dirixido aos tres Programas comentados máis enriba:

1. Programa de Alta Velocidade²⁰⁷. Este foi o Programa estrela e o que espertou maior interese entre o capital privado. España enteira aparecía atravesada por liñas de alta velocidade, destacando os corredores; Norte-Noroeste, Norte-Noreste, Extremadura, Andalucía e Levante. No marco deste conxunto de actuacións, se crearon comisións para o estudo da integración urbana da chegada da Alta Velocidade, nas que se incluiron as cidades de Santiago e A Coruña.
2. Programa de *Cercanías*. Aumentando quilómetros de vías férreas e mellora nos servizos existentes.
3. Programa de Mellora da Rede Convencional. Nace como complemento á Alta Velocidade. Tamén se realizaron traballos de supresión de pasos ao mesmo nivel.

A conexión con Madrid, coa decisión de acceder por Zamora tomada, pasou pola construción da variante de Guadarrama²⁰⁸ para o paso da Alta Velocidade²⁰⁹ de conexión Madrid-Medina del Campo cun orzamento de 300.000 millóns de pesetas (1.800 millóns de euros). O treito seguinte de 227 quilómetros en dobre vía electrificada e ancho internacional enlazaría Olmedo con Lubián (Ourense) cun investimento de 240.000 millóns de pesetas. Os treitos seguintes

²⁰⁷ Transposición da directiva europea 96/48CE relativa á interoperatividade do sistema ferroviario de Alta Velocidade no Real Decreto 1.191/2000, de 23 de xuño, sobre interoperatividade do sistema ferroviario de Alta Velocidade, baseado na redución de tempos de viaxe.

²⁰⁸ Esta variante xa fora presupostada no *Plan del Infraestructuras Ferroviarias (1995-2000)*, dentro do *Plan Director de Infraestructuras (1994-2007)*, con 200.000 millóns de pesetas, aos que habería que engadir 160.000 millóns máis en todo o corredor de acceso a Galicia.

²⁰⁹ Obra que foi encargada ao *Gestor de Infraestructuras Ferroviarias* (GIF) para a súa construción e xestión.

Lubián-Ourense de 115 quilómetros, e Ourense-Santiago de 85 quilómetros, tratábanse de maneira diferente, dando prioridade á conexión coa capital galega mediante unha vía con mellores características xa que recortaba 42 Qm. da conexión existente de 127 Qm. Este feito, poría en conexións as dúas cidades en tan so 21 minutos.

A cidade de Lugo melloraría a conexión con Ourense, desbotando o acceso cara Madrid polo porto do Manzanal. O gasto desta mellora estimábase entorno as 60.000 millóns de pesetas. Igualmente, pasaría con Vigo, que enlazaría con Ourense pola vía existente a través do río Miño, antes de tomar rumbo a Castela por Zamora para chegar a Madrid. A alternativa proposta era crear unha nova vía con saída en Cerdedo (Pontevedra) que reduciría o tempo de viaxe a 28 minutos.

O *Plan de Infraestructuras* reservaba unha partida orzamentaria có obxectivo da mellora na conexión no chamado Eixo Atlántico para a construción complementaria do Eixe Ferroviario Atlántico de Alta Velocidade con velocidades comerciais de 160 Qm/h., composto polos seguintes tramos:

- Tramo Ferrol – A Coruña.
- Tramo A Coruña – Santiago (redución temporal de 55 a 20 minutos)
 - A Coruña - Uxes.
 - Uxes - Bregua, coa variante de Bregua.
 - Bregua - Cerceda.
 - Queixas – Ordes, coa variante de Queixas.
 - Ordes – Oroso, coa variante de Ordes.
 - Oroso - Santiago, coa variante de Berdía.
 - Acceso a Santiago.
- Tramo Santiago - Vilagarcía.
 - Santiago - Osebe.
 - Osebe - Padrón.
 - Padrón - Vilagarcía.
- Tramo Vilagarcía - Pontevedra.
 - Vilagarcía - Portela, coa variante de Portas.
 - Portela - Pontevedra.
- Tramo Pontevedra -Vigo (redución temporal de 22 a 10 minutos).
 - Acceso de Vigo.

Inda que fora desta planificación, se deixaba aberta a posibilidade de continuar a conexión cara O Porto en prolongación da conexión transfronteiriza do Eixo Atlántico²¹⁰. Mais adiante adicaremos un análise pormenorizado do impacto na área de estudo delimitada para esta tese.

Un feito de gran repercusión mediática e social, foi o afogamento o 13 de novembro de 2002 do petroliero *Prestige* preto das costas galegas, o que levou ao entóns goberno do Estado a

²¹⁰ Mediante a firma o 21 de xuño de 2000 dun protocolo xeral de colaboración entre a Xunta de Galicia e o Ministerio de Fomento, e posteriores convenios de colaboración entre este dous organismos comprometendo cargas orzamentarias que superaban os 150.000 millóns de pesetas.

celebrar un Consello de Ministros no Pazo de María Pita na Coruña. Alí se presentaba o *Plan Galicia*, non só en resposta á catástrofe medioambiental, senón que baixo este nome se reunían toda unha serie de medidas encamiñadas a fortalecer o crecemento de Galicia con respecto ao resto de España. O certo, é que o 60% das propostas eran proxectos planificados en anteriores plans, pero sen dúbida este paquete de medidas adicionais supuxo un pulo definitivo á posta en marcha destes proxectos. O orzamento total do Plan foi de 248.892 millóns de euros distribuídos en sete sectores. O ferrocarril, levaba o 50% do total, cunha forte inxección de cartos ao Programa de Vías de Altas Prestacións (83.450 millóns de euros).

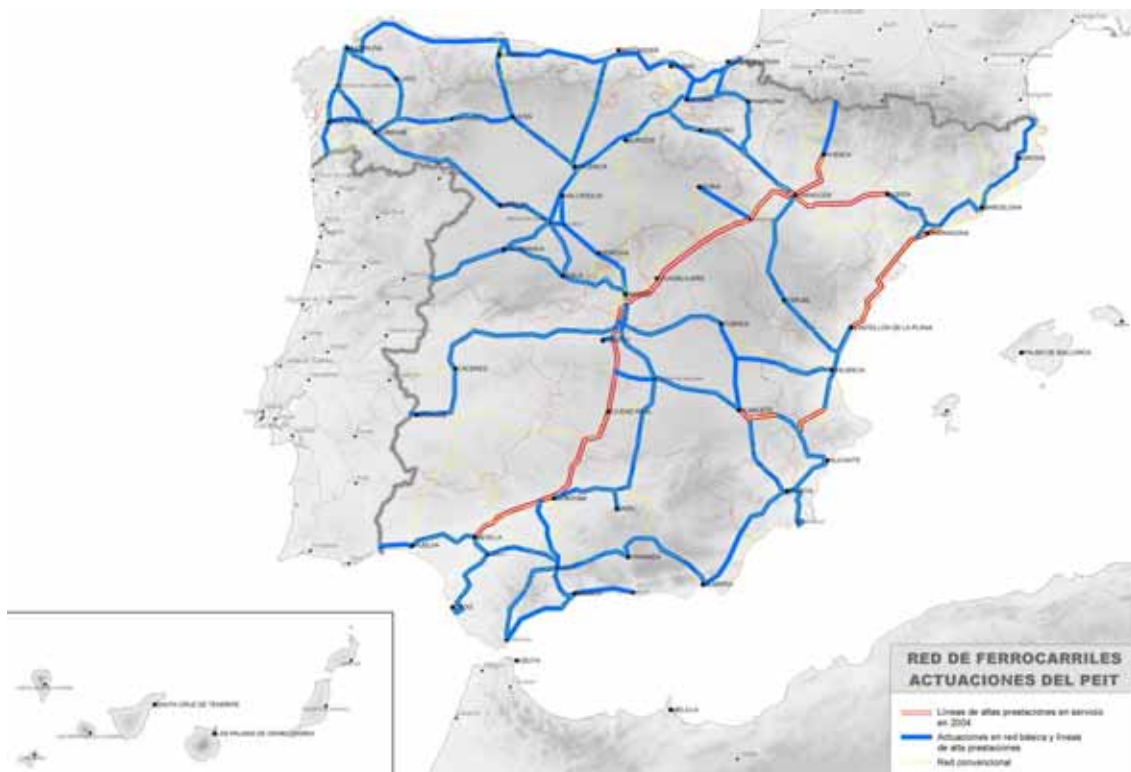
Os tres treitos máis significativos foron; en primeiro lugar, adecuación como Vía de Alta Prestación do tramo Lubián-Ourense, que no *Plan de Infraestructuras (2000-2007)* quedara ao marxe de melloras substanciais, fixo posible obter cálculos de velocidades comerciais verdadeiramente competitivas. En segundo lugar a adecuación do Corredor Subcantábrico Monforte-Ponferrada de 110 Qm., como liña de Altas Prestacións, xunto cos estudos de conexión Lugo-A Coruña de 92 Qm. mediante un corredor VAP. No corredor Cantábrico (Ferrol-Bilbao) de 450 Qm. estaba previsto o inicio da planificación do trazado que non se concretou.

O último plan que veremos, aínda en vigor, é o chamado *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020* (PEIT)²¹¹, elaborado polo Ministerio de Fomento. Conta cun nivel de investimento de 248.892 millóns de euros para conseguir unha mellora nas redes de transportes que redunden na diminución temporal e na seguridade, así como lograr a cohesión territorial entre tódalas autonomías e a converxencia con Europa. Respecto ao investimento no sector ferroviario, achégase unha cantidade de 103.410 millóns de euros, o que supón o 43% do total, con especial relevancia na Rede de Alta Prestación²¹². O PEIT non incorpora novidades respecto ao *Plan de Infraestructuras (2000-2007)* e o *Plan Galicia*. No obstante define as liñas de actuacións a seguir:

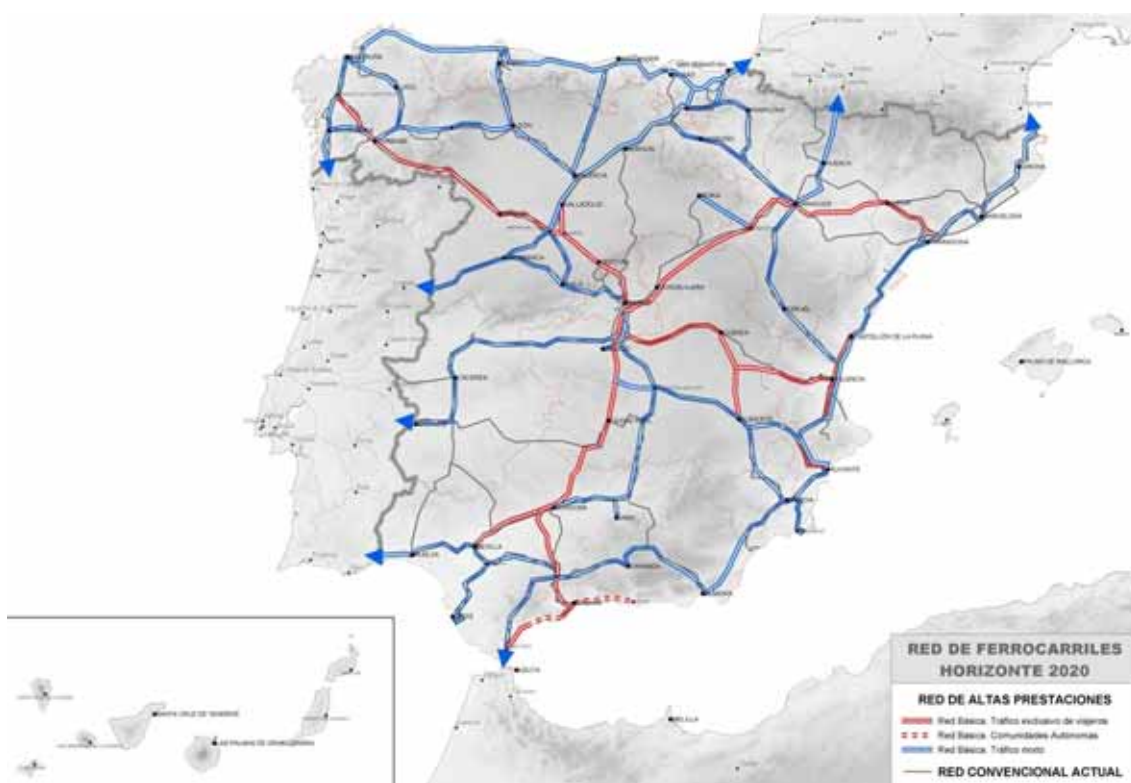
- VAP Santiago-Ourense. Exclusivamente para viaxeiros, con ancho internacional e velocidades comerciais de 300 Qm/h.
- Eixe Atlántico de Altas Prestacións, no que se definen actuacións para conseguir velocidades de 200 Qm/h.
- Construción da variante de Cerdedo (Pontevedra) ata O Carballiño en conexión co Corredor Santiago-Ourense, evitando o paso lonxitudinal do Miño.
- Liña A Coruña-Lugo-Monforte-Ourense de Altas Prestacións, que define un segundo corredor estruturante norte-sur polo interior do que partirían as conexións cara Europa.
- Liña de Altas Prestacións do Cantábrico cara o País Vasco en conexión coas redes transeuropeas de comunicación.

²¹¹ Respecto a este Plan, fíxose unha referencia ao falar da construción de novas estradas polos gobernos autonómicos.

²¹² Alcanzado para o 2020 máis de 10.000 Qm de VAP onde o 90% da poboación estará a menos de 50 Qm dunha vía de estas características.



[117] Imaxe 3.2.02. Plan Estratégico de Infraestructuras e Transportes. Actuacións na rede actual.
Fonte: CEDEX. PEIT. Ministerio de Fomento.

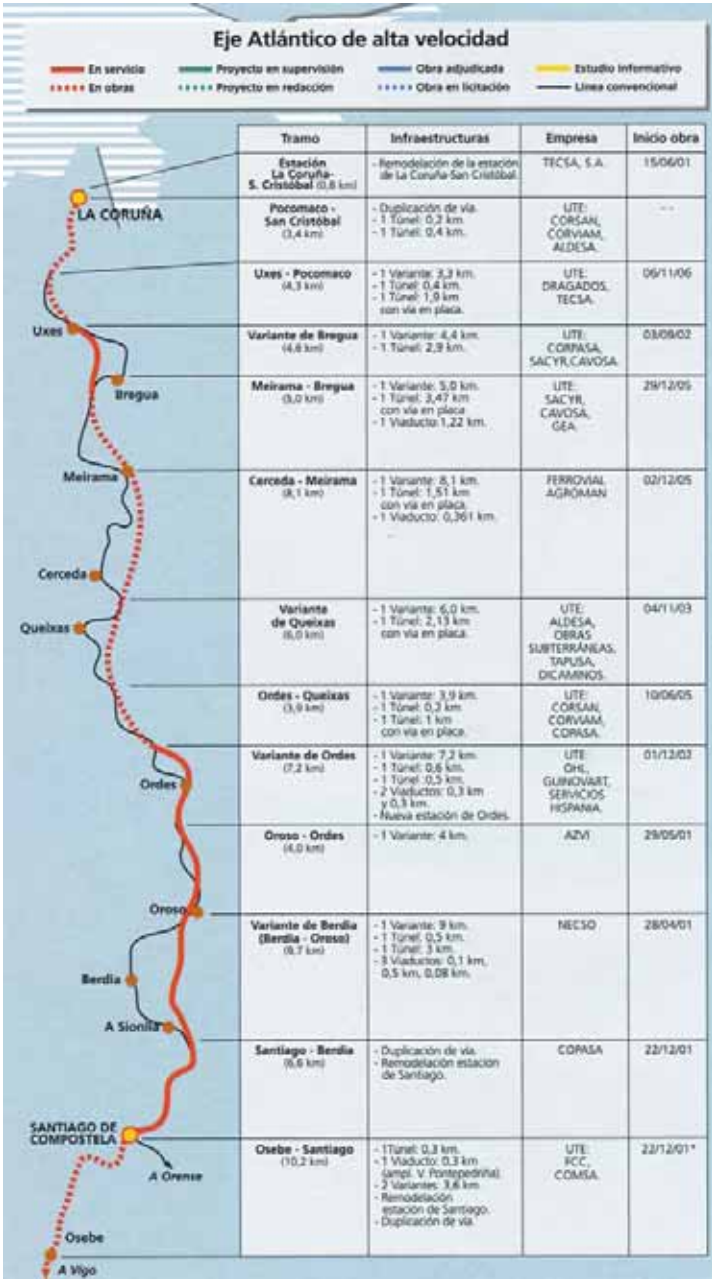


[118] Imaxe 3.2.03. Plan Estratégico de Infraestructuras e Transportes: liñas de Altas Prestacións. Horizonte 2020.
Fonte: CEDEX. PEIT. Ministerio de Fomento.

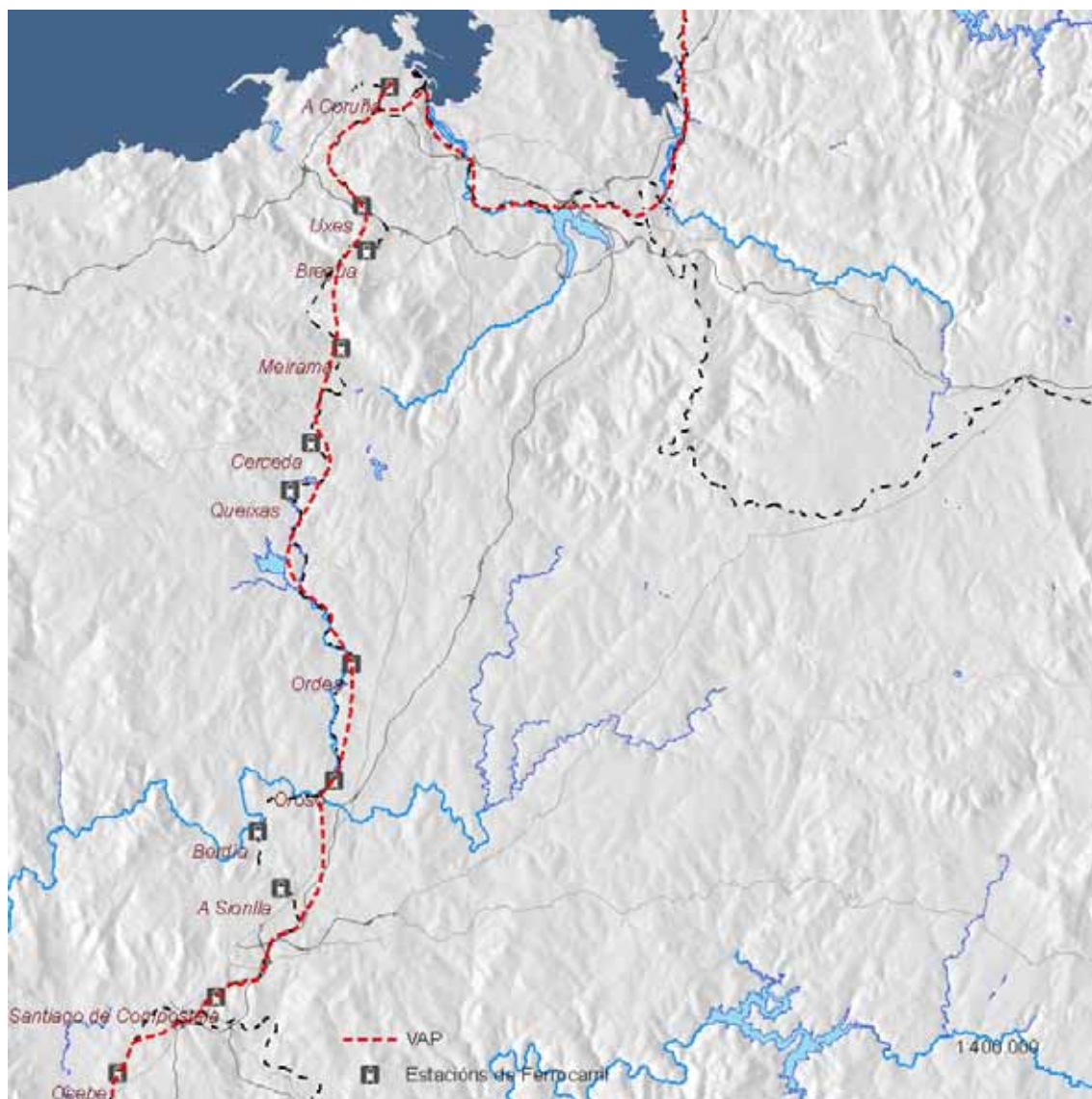
O Plan Estratégico ten un percorrido de longa duración, e admite, dentro do seu horizonte temporal, modificacións que detallen os Plans Sectoriais correspondentes. Así nace o *Plan Sectorial de Ferrocarriles* cunha duración temporal prevista de sete anos entre o 2005 e o 2012.

A liña Madrid-Santiago, definida no *Plan de Infraestructuras (2000-2007)*, segundo o PEIT, convértese nunha liña destinada exclusivamente ao tráfico de viaxeiros (imaxe 3.2.03):

- primeiro treito Madrid-Olmedo de 138 Qm. Se atopa en funcionamento.
- Un segundo tramo ente Olmedo e Zamora de 98 Qm., está en fase de licitación.
- O terceiro treito, entre Zamora e Lubián de 130 Qm., esta operativo.



[119] Imaxe 3.2.04. Liña de Altas Prestacións A Coruña-Vigo: Treito Norte A Coruña-Santiago. Fonte: Vía Libre.



[120] Imaxe 3.2.05. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Corredor VAP A Coruña-Santiago.
Fonte: Elaboración Propia.

Respecto ao eixo atlántico, que une Ferrol coa fronteira portuguesa englobando máis do 70% da poboación de Galicia, están previstas unha serie de melloras que se estiman potenciarán o uso do ferrocarril. Sobre unha liña de 178 Qm. se asentan as cidade de A Coruña, Santiago, Vilagarcía, Pontevedra e Vigo unidas por vía única de ancho peninsular (1.668 mm.) cun tráfico de viaxeiros total de 2.174.357 persoas durante o 2005²¹³.

As melloras consisten na conversión en vía de alta prestación co desdoblamento da mesma e adaptabilidade ao ancho internacional (1.435 mm.) co xeito de acadar un descenso significativo nos tempos de viaxe²¹⁴. Clave nesta redución tamén será o acurtamento da liña que pasará a ter 155,3 Qm.

²¹³ Segundo datos aportados por Rguez. Bugarín et al. (2007). Estes datos difiren minimamente dos aportados por Renfe Operadora (J. Fonte) para a realización desta tese doutoral como se poderá ver nas táboas anexas.

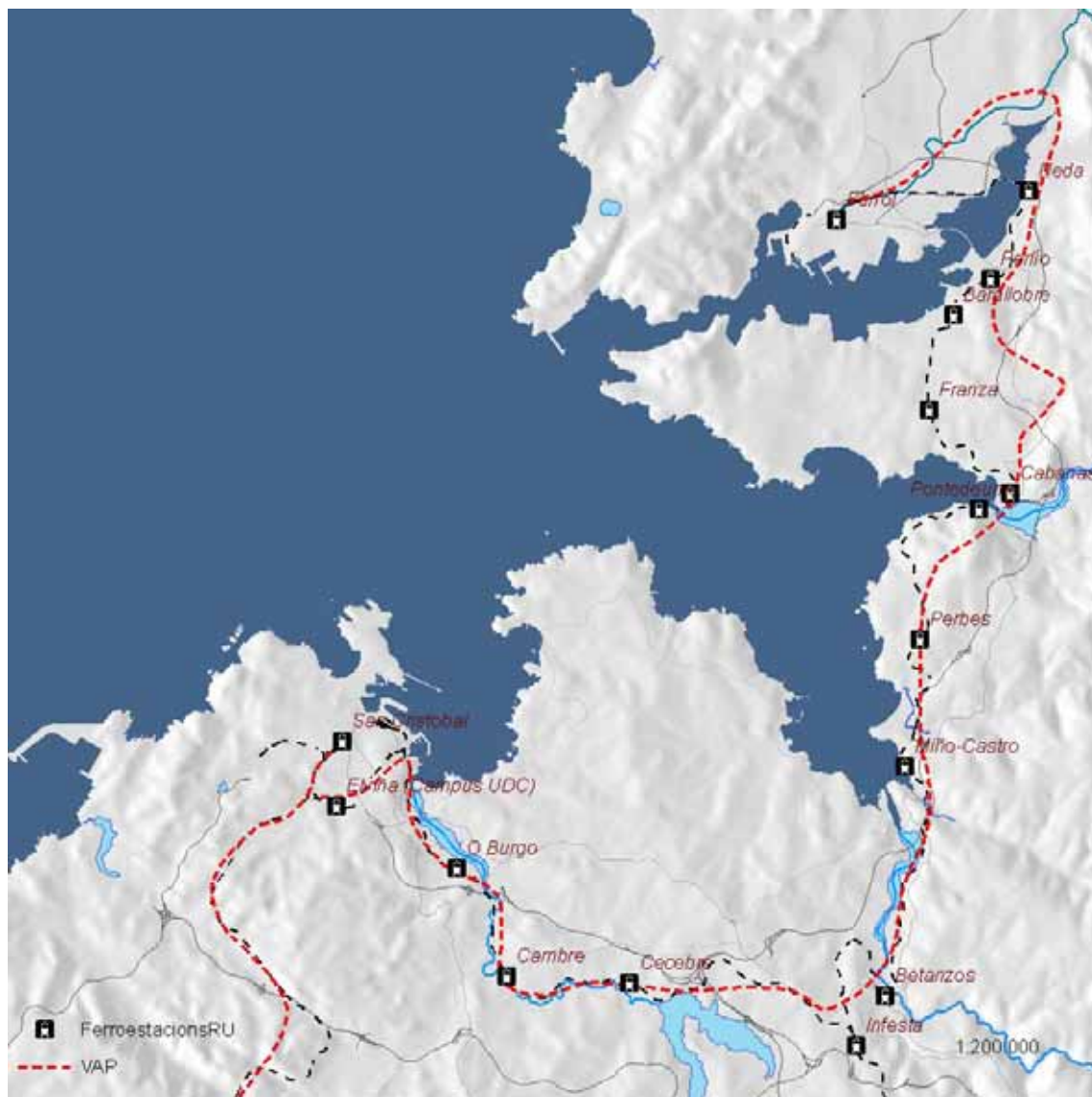
²¹⁴ A velocidade comercial estímase en 160 Qm/h.

Número de viaxeiros na liña Coruña-Vigo					
Estación	2005	2006	2007	Media anual	Viaxeiros por día
A CORUÑA	411.777	439.345	410.557	420.560	1.152,22
ORDES	208	217	196	207	0,57
UXES	938	728	662	776	2,13
BREGUA	300	102	0	134	0,37
MEIRAMA	7.937	6.095	5.435	6.489	17,78
VILA DA IGREXA	11.424	11.498	7.857	10.260	28,11
CERCEDA	7.943	7.852	5.632	7.142	19,57
QUEIXAS-LONDOÑO	354	372	123	283	0,78
GORGULLOS-TORDOIA	337	309	309	318	0,87
ORDES-PONTRAGA	68	0	0	23	0,06
OROSO-VILACIDE	28	0	0	9	0,03
BERDIA	311	0	0	104	0,28
SANTIAGO DE COMPOSTELA	621.823	625.544	605.596	617.654	1692,20
PONTEVEDRA-UNIVERSIDADE	675	890	482	682	1,87
OSEBE	218	200	181	200	0,55
A ESCRAVITUDE	235	235	229	233	0,64
PADRON	20.684	19.560	18.941	19.728	54,05
PONTECESURES	13.374	13.346	12.794	13.171	36,09
CATOIRA	6.890	6.506	6.714	6.703	18,37
VILAGARCIA DE AROUSA	244.662	235.305	230.012	236.660	648,38
PORTAS	4.670	5.729	5.499	5299	14,52
PORTELA	166	215	80	154	0,42
PONTEVEDRA	314.172	328.365	342.051	328.196	899,17
ARCADE	15.585	15.271	19.091	16.649	45,61
CESANTES	524	593	622	580	1,59
REDONDELA PICOTA	6.885	7.192	8.397	7.491	20,52
CHAPELA	1.756	2.093	1.677	1.842	5,05
REDONDELA	15.369	14.009	13.886	14.421	39,51
VIGO	442.548	445.672	453.126	447.115	1224,97
Total	2151861	2187243	2150149	2163084	5926,26

[T29] Táboa 3.2.01: Número de viaxeiros na liña Coruña-Vigo
Fonte: Renfe Operadora. Elaboración Propia.

As actuacións programadas van na procura de diminuír o tempo entre as principais estacións; A Coruña, Santiago, Vilagarcía, Pontevedra e Vigo, de tal xeito que se consolida a tendencia a dar servizo ás áreas máis poboadas en beneficio da rendibilidade do sistema. A estación de Santiago aparece como a primeira en número de viaxeiros dada a súa posición central entre as dúas áreas metropolitanas, absorbendo arte do tráfico xerado nelas.

Dos apeadeiros propiamente locais, unicamente Padrón supera o número diario de viaxeiros que fan eficaz ter unha parada nesa poboación, o resto ten valores similares aos apeadeiros que conforman o resto de corredores.

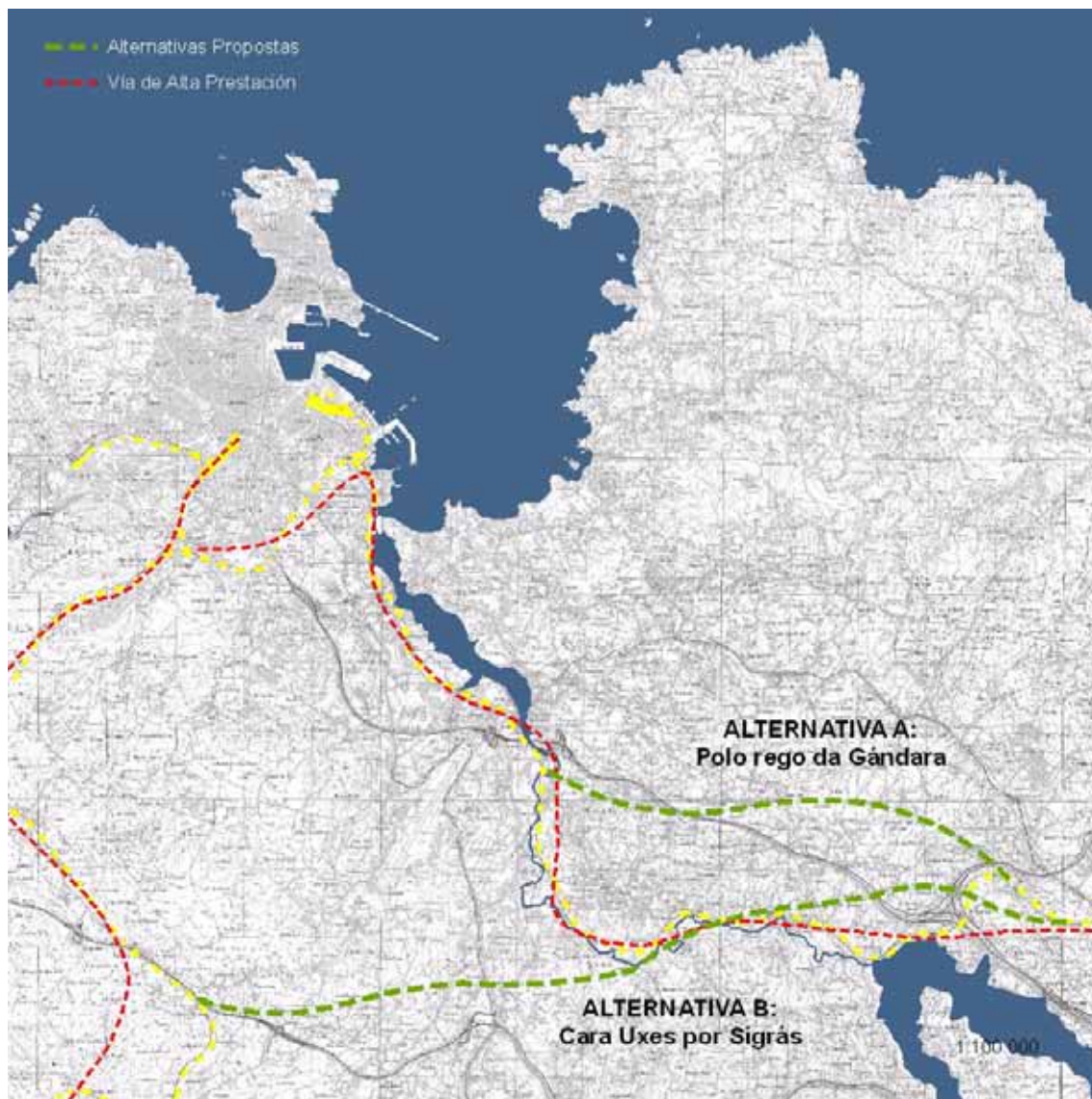


[121] Imaxe 3.2.06. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Corredor VAP A Coruña-Ferrol.
Fonte: Elaboración Propia.

O Corredor que une A Coruña con Ferrol de 69 Qm. a través de Betanzos, está formado por unha vía única rematada en 1913, con radios mínimos de 275 metros, que na práctica supón un impedimento para acadar velocidades competitivas xa que non supera os 100 Qm/h en ningún dos seus tramos, alcanzando unha media de 57 Qm/h e un tempo de conexión de 75 minutos. Porén, o número de viaxeiros acadados supera o 2,80% do total da rede de Rexionais de Galicia cunha variación interanual do 31% entre os anos 2004 e 2005 (véxase táboa 3.2.13)²¹⁵.

As actuación no corredor centraranse na redución a 55 Qm. en dobre vía e con características de VAP para acadar velocidades de 200 Qm/h. O primeiro Estudo informativo presentado o 17 de marzo de 2001 prevía un prazo de execución de 15 meses, pero foi anulado polo Ministerio

²¹⁵ O número de viaxeiros neste corredor para os anos 2004 e 2005 foi de 55.202 e 72.523 respectivamente. Elaboración propia a partir de datos de Bugarín et al., 2007; e Renfe Operadora.



[122] Imaxe 3.2.07. Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes. Alternativas treito Coruña-Betanzos.
 Fonte: Elaboración Propia a partir de Estudo Informativo. Ministerio de Fomento.

de Fomento por mor das alegacións presentadas. Un segundo Estudo foi adxudicado o 15 de decembro de 2003 e dividido en dous subtramos; A Coruña-Betanzos e Betanzos-Ferrol. Para o segundo subtramo, foi adxudicado un novo Estudo Informativo no ano 2007 par analizar as posibles melloras no trazado actual e as variantes necesarias para acadar a redución do tempo de viaxe.

No primeiro subtramo, Betanzos-Coruña, se presentaban diversas opcións de trazado entre Cecebre e a liña Coruña-Santiago, concretamente entre as estacións de Cambre e Uxes, como alternativa ao actual *by-pass* que se atopa dentro da propia cidade. Así se conseguen; por unha banda, evita-lo paso do tren de Alta Velocidade polo ecosistema da Ría do Burgo, en proceso de recuperación ambiental; e por outra, unha conexión máis directa entre as mercadorías do eixo sen ter que pasar polo medio da zona de expansión do crecemento urbano. A Xunta de

Galicia eleva ao Ministerio de Fomento esta proposta que decide analiza-la súa viabilidade mediante un Estudo Informativo²¹⁶.

Número de viaxeiros na liña Coruña-Ferrol					
Estación	2005	2006	2007	Media anual	Viaxeiros por día
A CORUÑA	21.923	17.427	18.702	19.351	53,02
NEDA	334	221	185	247	0,68
PERLIO	3.315	3.011	2.821	3.049	8,35
BARALLOBRE	354	275	241	290	0,79
FRANZA	630	440	417	496	1,36
CABANAS	2.410	1.858	1.497	1.922	5,26
PONTEDEUME	2.867	2.825	3.427	3.040	8,33
PERBES	1.103	1.172	976	1.084	2,97
MIÑO	2.876	2.759	2.214	2.616	7,17
BETANZOS-CIDADE	3.845	4.395	4.696	4.312	11,81
ELVIÑA-UNIVERSIDADE	2.760	2.756	2.168	2.561	7,02
O BURGO-SANTIAGO	1.848	1.871	1.713	1.811	4,96
CAMBRE	318	317	461	365	1,00
CECEBRE	452	305	415	391	1,07
BETANZOS-INFESTA	2.551	1.906	2.410	2.289	6,27
FERROL	24.186	18.920	21.775	21.627	59,25
Total	71772	60458	64118	65449	179,31

[T30] Táboa 3.2.02: Número de viaxeiros na liña Coruña-Ferrol
 Fonte: Renfe Operadora. Elaboración Propia.

Esta liña presenta unha valores que amosan unha infrautilización da liña pese a ser unha das áreas máis poboadas de Galicia. Os motivos, témo-los que atopar nun trazado sinuoso que discorre entre as bocas das rías do Golfo Ártabro, que non permite obter velocidades comerciais aceptables e que penaliza o uso deste transporte fronte á velocidade do vehículo privado. Deste xeito, ningún dos apeadoiros resulta eficaz nin moito menos rendible economicamente.

As medidas postas en marcha sobre a mellora na infraestrutura ten que vir acompañada necesariamente de apoios complementarios do autobús que poidan acercar os núcleos máis afastados aos apeadoiros correspondentes, conseguindo a necesaria masa crítica para facer eficaz e rendible a rede. Asemade, a conversións destes nodos en áreas de centralidade, con aumento da densidade poboacional axudarían a potenciar o uso do transporte público. Estas medidas só se poderían levar á practica nun sistema consorciado de transporte.

²¹⁶ Con data 29 de decembro de 2006, a Dirección General de Ferrocarriles aproba provisionalmente o Estudo Informativo do Eixe Atlántico de Alta Velocidade, treito A Coruña-Betanzos. O proceso de Información Pública iníciase coa aparición no BOE num. 11 do 12 de xaneiro de 2007. p. 439.

Finalmente, o último corredor que estudaremos será o da Coruña-Monforte de 187 Quilómetros de vía única, cos treitos Coruña-Betanzos, Betanzos-Lugo abertos en 1875, e Lugo-Monforte finalizado en 1883. A súa mellora estaba prevista no Plan Galicia do ano 2003. O PEIT incorpora esta vía nos corredores de Altas Prestacións por considera-la parte fundamental do Corredor Subcantábrico de unión con Europa. Se aproveita a maior parte do trazado, con dúas variantes na Pobra de San Xiao e Rubián, ambas na provincia de Lugo.

O Estudo Informativo do subtramo Betanzos-Lugo foi adxudicado o 7 de xullo de 2003 sobre un total de 92 Quilómetros e cun tempo de traballos de trece meses. No subtramo Lugo-Monforte de 62 quilómetros, o Estudo Informativo foi adxudicado o 19 de maio de 2001 e se atopa pendente da Declaración de Impacto Ambiental. A variante de Pobra de San Xiao, de sete quilómetros, está en fase de construción cun prazo de corenta meses, una vez aprobados tanto o proxecto construtivo como adxudicada a súa construción²¹⁷.

Número de viaxeiros na liña Coruña-Monforte					
Estación	2005	2006	2007	Media anual	Viaxeiros por día
MONFORTE DE LEMOS	10.124	10.332	9.698	10.051	27,54
SARRIA	1.944	2.279	2.134	2.119	5,81
PEDRELO-CELTIGOS	373	303	318	331	0,91
LUGO	7.750	7.120	6.840	7.237	19,83
RABADE	515	591	656	587	1,61
BEGONTE	477	402	324	401	1,10
BAAMONDE	519	425	455	466	1,28
PARGA	930	946	829	902	2,47
GUITIRIZ	914	840	949	901	2,47
TEIXEIRO	3.106	3.364	3.140	3.203	8,78
CURTIS	3.656	3.484	3.081	3.407	9,33
PIÑOI	691	659	570	640	1,75
CESURAS	1.162	971	881	1.005	2,75
OZA DOS RIOS	1.022	1.102	1.134	1.086	2,98
BETANZOS-INFESTA	1.053	949	941	981	2,69
CECEBRE	213	205	227	215	0,59
CAMBRE	113	145	299	186	0,51
O BURGO-SANTIAGO	1.023	1.117	949	1.030	2,82
ELVIÑA-UNIVERSIDADE	306	318	252	292	0,80
A CORUÑA	19.243	17.782	18.344	18.456	50,57
TOTAL	55134	53334	52021	53496	146,57

[T31] Táboa 3.2.03: Número de viaxeiros na liña Coruña-Monforte
 Fonte: Renfe Operadora. Elaboración Propia.

Este corredor, rexistra valores similares ao da Coruña-Ferrol, sendo por tanto claramente deficitario. A inexistencia de políticas globais de mobilidade evita a formación de áreas que actúen eficientemente sobre a realidade territorial. So nos últimos plans este corredor pasou a formar parte de políticas vertebradoras do territorio.

²¹⁷ O proxecto construtivo foi adxudicado o 24 de setembro de 2004, mentres que as obras foron adxudicadas o 21 de decembro de 2006.

Vistas as medidas postas en marcha polas administracións competentes²¹⁸, réstanos prestar atención aos valores globais que amosan o estado da rede ferroviaria en Galicia. Para isto, apoiarémonos nas táboas do informe da Biblioteca de Estudos Estratéxicos sobre a Rede Ferroviaria publicado no ano 2007 e que actúa como barómetro de funcionamento da rede.

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Qm de vía	260	192	198	241	891	12.808
Estacións	45	23	30	38	136	1.736
Habitantes	1.129.141	356.595	338.671	943.117	2.767.524	44.708.964
Qm ²	7.951	9.856	7.273	4.495	29.575	505.986
Qm/1.000 hab	0,23	0,54	0,58	0,26	0,32	0,29
Qm/1.000 Qm ²	33	19	27	54	30	24

[T32] Táboa 3.2.04: Datos significativos do servizo de ferrocarril.
 Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal.

Respecto á táboa 3.2.04, podemos apreciar a notable diferenza entre as provincias atlánticas e as orientais, superando as primeiras a media estatal tanto en valores de quilómetros por cada 1.000 habitantes e quilómetros por cada 1.000 quilómetros cadrados. En canto á táboa 3.2.05, complementaria á primeira, podemos afirmar que, pese a grande lonxitude viaria, esta non resulta eficiente, nin moito menos competitiva fronte a outros medios, xa que na súa construción foi decisivo o aforro dos altos custos por temas orográficos.

Velocidades Máximas	
Traxecto	(Qm/h)
A Coruña – Santiago de Compostela	160
Santiago de Compostela - Pontevedra	155
A Coruña - Betanzos Infesta	120
Betanzos Infesta - Lugo	140
Betanzos Infesta - Ferrol	100
Santiago de Compostela - Ourense	140
Pontevedra – Vigo	125
Redondela – Guillarei	160
Guillarei – Valença do Minho	85
Guillarei - Ourense	160
Ourense – Puebla de Sanabria	140
Ourense – Monforte de Lemos	155
Monforte de Lemos - Lugo	160
Monforte de Lemos – Toral de los Vados	120

[T33] Táboa 3.2.05: Velocidades máximas por tramos.
 Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal.

Tanto o radio de xiro como as ramplas están sendo decisivos na velocidade e na composición dos vagóns. Isto último podémolo observar na táboa 3.2.06. Con convois que no peor dos casos non poden superar os 290 metros. Tal é así nas liñas da Coruña–Betanzos, Betanzos-Lugo,

²¹⁸ Polo de agora, en Galicia unicamente a Administración do Estado representada polo Ministerio de Fomento é a que ten as competencias exclusivas na planificación e xestión da rede ferroviaria.

Betanzos–Ferrol e Lugo–Monforte. Polo que respecta ás estacións de mercadorías (imaxe 3.2.04), volven destacar as provincias atlánticas fronte as do interior. Tanto Vigo como Coruña dispoñen de estacións especializadas. Precisamente a estación de San Diego en Coruña está sendo obxecto das presións urbanísticas que afectan ao proxecto de reconversión das estruturas portuarias no peirao do mesmo nome²¹⁹.

Lonxitude máxima dos trens			
Liña	Trens de viaxeiros (m)	Trens de mercadorías (m)	
		Normal	Condicionada
A Coruña – Santiago de Compostela	-	450	500
Santiago de Compostela - Pontevedra	-	320	350
A Coruña – Betanzos Infesta	290	450	500
Betanzos Infesta – Lugo	290	450	500
Betanzos Infesta – Ferrol	290	-	-
Santiago de Compostela - Ourense	310	450	500
Pontevedra – Vigo	-	320	350
Redondela – Guillarei	300	400	450
Guillarei – Valença do Minho	-	-	-
Guillarei - Ourense	300	400	450
Ourense – Puebla de Sanabria	300	450	500
Ourense – Monforte de Lemos	-	400	450
Monforte de Lemos - Lugo	290	450	500

[T34] Táboa 3.2.06: Lonxitude máxima dos trens.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal.

Terminais de Mercadorías	
Provincia	Terminal
A Coruña	Ferrol
	A Coruña – San Diego
	A Susana (Stgo.)
Lugo	Lugo
	Monforte de Lemos
Ourense	Ourense
	Taboadela
Pontevedra	Vilagarcía
	Pontevedra
	Vigo – Guixar
	As Gándaras

[T35] Táboa 3.2.07: Terminais de mercadorías.

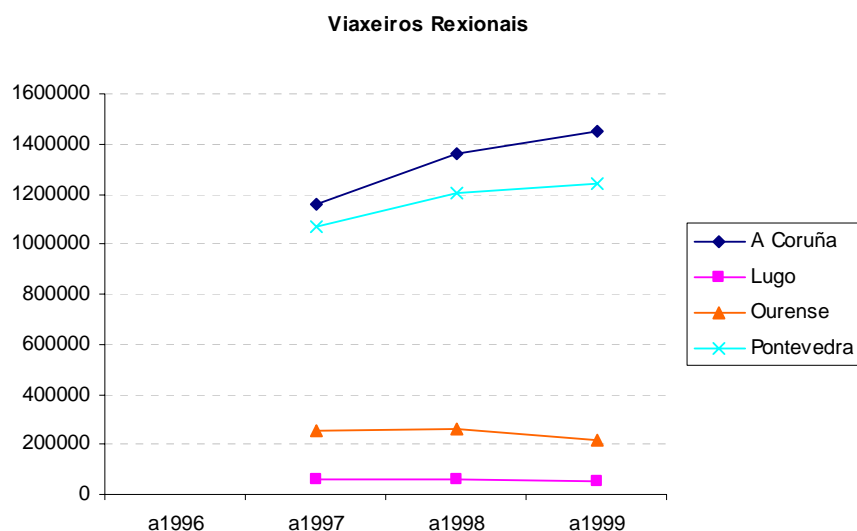
Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal.

²¹⁹ Plan Busquets para o porto.

Tráfico Ferroviario en Galicia (1996)						
	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Número de Estacións	38	23	29	36	126	1.437
Lonxitude das liñas actual (Qm)	241	192	262	236	931	12.280
Viaxeiros soben (a)	1.049.026	54.316	221.013	1.033.004	2.357.359	20.999.024
Viaxeiros baixan	1.191.728	53.644	216.433	890.018	2.351.823	20.995.037
Millóns viaxeiros/Qm (b)	84,77	5,18	20,67	68,29	178,92	2.109
Millóns prazas/Qm (c)	190,58	56,15	96,06	304,26	647,04	7244
Ingresos (millóns pta) (d)	485	29	122	425	1.061	12.134
Pta/viaxeiro (d/a)	462	533	552	411	450	577
Percorrido medio (b/a)	80,81	95,39	95,52	66,1	75,91	100,43
Índice de ocupación. % (b/c)	44,48	9,22	21,52	22,45	27,65	29,11

[T36] Táboa 3.2.08. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1996.
 Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal (2007).IGE. Renfe.

Os estudos analizados (Díaz Fernández, 2004; Bugarín, 2007) inciden na dificultade de atopar datos públicos correspondentes ao tráfico ferroviario. Tal é a situación, que a labor de facer táboas comparativas plurianuais se antolla imposible. Se nos quedamos coas táboas elaboradas polo equipo do profesor Rguez. Bugarín para o estudo da Eurorrexión no ano 2007, atopámonos con datos que van dende o ano 1996 ata o 1999 para valores xerais. O estudo dos viaxeiros en servizos rexionais e por estacións atopámolo para os anos 2004 e 2005.



[G50] Gráfico 3.2.02. Evolución anual do tráfico de viaxeiros en servizos rexionais.
 Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal. Elaboración Propia.

Tráfico Ferroviario en Galicia (1997)						
	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Número de Estacións	43	25	23	36	127	1.881
Quilómetros de vía	234	191	307	175	907	12.280
<i>Longo percorrido:</i>						
Viaxeiros (a)	183.648	74.010	123.200	150.583	523.818	12.378.549
Millóns viaxeiros/Qm, (b)	118	47	53	95	312	6.235
Ingresos (millóns pta) (c)	797	270	371	643	2.083	45.172
Percorrido medio (b/a)	672	628	428	628	596	504
Millóns de prazas/Qm.	-	-	-	-	-	-
Pta/viaxeiro (c/a)	4.533	3.661	3.013	4.275	3.978	3.649
<i>Rexionais:</i>						
Viaxeiros (a)	1.155.466	57.677	251.235	1.065.506	2.529.884	22.322.056
Millóns viaxeiros/Qm, (b)	91	5	23	73	193	2.133
Ingresos (millóns pta) (c)	525	31	140	450	1.147	13.104
Percorrido medio (b/a)	79	95	93	68	76	96
Millóns de prazas/Qm.	477	201	264	561	1.503	-
Pta/viaxeiro (c/a)	455	549	558	422	453	587
<i>Cargas:</i>						
Toneladas	424	127	441	563	1.557	18.449
Toneladas/km. (millóns)	309	32	136	31	795	7.213
Ingresos (millóns pta)	725	110	54	911	2.297	34.534

[T37] Táboa 3.2.09. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1997.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal (2007).IGE. Renfe.

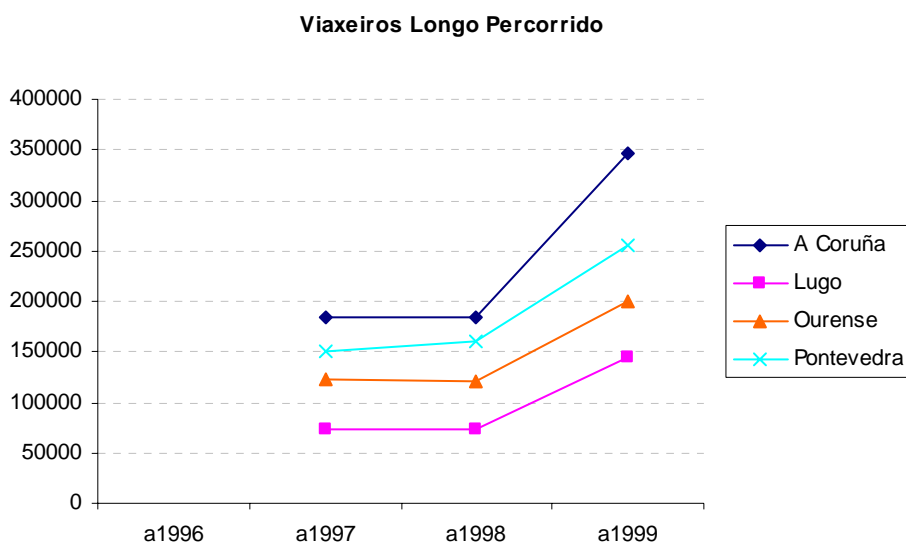
Neste estado, podemos dicir en regras xerais que o número de viaxeiros tende a aumentar. Agora ben, no que atinxe aos servizos rexionais en Galicia, unha vez máis debemos subliñar que existe unha clara dicotomía entre as provincias occidentais fronte as orientais; xa que as primeiras tenden a medrar, especialmente na concentración do eixo atlántico, mentres que as segundas mingúan ano a ano. O tráfico de viaxeiros rexionais representa para Galicia o 11% de toda España, valor que duplica o peso poboacional que apenas supera o 5% (Prada, 2009). As provincias de A Coruña cun 48% e a de Pontevedra cun 41% acaparan a maioría de viaxes. Por outra banda, Lugo cun 2% e Ourense cun 9% atópanse no extremo contrario, cunha incidencia mínima do transporte ferroviario de viaxeiros por rexionais.

Viaxeiros longo percorrido						
	Ano 1997	Ano 1998	Ano 1999	Porcentaxe 1997	Porcentaxe 1998	Porcentaxe 1999
A Coruña	183.648	183.648	347.343	35,06%	34,19%	36,69%
Lugo	74.010	72.549	144.803	14,13%	13,50%	15,29%
Ourense	123.200	121.172	199.791	23,52%	22,56%	21,10%
Pontevedra	150.583	159.838	254.800	28,75%	29,75%	26,91%
Galicia	523.818	537.207	946.737	4,23%	3,98%	7,03%
España	12.378.549	13.510.057	13.462.561			

[T38] Táboa 3.2.10. Viaxeiros longo percorrido. 1997-1999.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal (2007). Elaboración Propia..

Porén Se mos fixamos nos pasaxeiros de longo percorrido, as catro provincias tenden a subir. Para o total do Estado, fronte o 4,23% do ano 1997, produciuse un reponte dous anos máis tarde que colocan o valor nu 7%. Se nos centramos no estudo por provincias, pese a que os valores porcentuais permanecen estables, interesa subliñar o forte incremento en valores absolutos na provincia da Coruña que pasou de 183.648 viaxeiros a 347.343 en tan so dous anos.



[G51] Gráfico 3.2.03. Evolución anual do tráfico de viaxeiros en servizos de longo percorrido 1997-1999.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal. Elaboración Propia.

Estes resultados fan que a operadora das infraestruturas ferroviarias propoñan o peche de das liñas máis deficitarias, que ano tras ano perden viaxeiros. Así gran parte da provincia de Lugo e de Ourense ven como se pechan estes servizos, mantidos en parte grazas aos convenios efectuados entre a Xunta de Galicia e Renfe-Operadora, como xa vimos, para manter estes servizos.

A fórmula do Convenio entre administracións resulta de normal funcionamento dentro do Estado como solución ao mantemento das liñas deficitarias. En Galicia, o primeiro acordo marco data de 1995, actualizado para anos posteriores ata 1999. No ano 2000 se elabora un novo convenio

que pasa a actualizarse os anos seguintes ata 2005, data que se prorroga por un ano máis. Tódalas liñas galegas, con excepción do eixo atlántico entran dentro destes convenios.

Ata o ano 2009 existía un novo convenio (asinado o 17 de xaneiro de 2007), que implicaba un novos compromisos: renovación do material móbil e aumento das frecuencias (entre outras Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra) por parte de Renfe. De feito, o financiamento estaba condicionado á consecución de obxectivos de crecemento no número de viaxeiros. O troco no pensamento da Administración reside e superar o carácter meramente compensatorio das liñas deficitarias para iniciar a potenciación do medio ferroviario como elemento vertebrador entre as cidades.

Tráfico Ferroviario en Galicia (1998)						
	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Número de Estacións	43	25	23	36	127	1.881
Quilómetros de vía	260	192	198	241	891	12.303
<i>Longo percorrido:</i>						
Viaxeiros (a)	183.648	72.549	121.172	159.838	537.207	13.510.057
Millóns viaxeiros/Qm, (b)	126	48	54	102	330	6.844
Ingresos (miles pta) (c)	823	270.978	371.165	643.693	2.083.786	45.172.578
Percorrido medio (b/a)	685	663	442	640	614	507
Millóns de prazas/Qm.	374	213	536	307	1.429	11.158
Pta/viaxeiro (c/a)	4.479	3.391	2.637	4.115	3.807	3.293
<i>Rexionais:</i>						
Viaxeiros (a)	1.364.000	58.000	258.000	1.204.000	2.884.000	24.369.000
Millóns viaxeiros/Qm, (b)	97	5	22	780	204	2.279
Ingresos (millóns pta) (c)	579	31	132	481	1.223	13.663
Percorrido medio (b/a)	71	89	85	67	71	94
Millóns de prazas/Qm.	-	-	-	-	-	-
Pta/viaxeiro (c/a)	425	534	512	400	424	561
<i>Cargas:</i>						
Toneladas	437	67	10	213	726	17.841
Toneladas/Qm. (millóns)	350	13	5	161	529	7.278
Ingresos (millóns pta)	896	66	21	987	1.969	35.944

[T39] Táboa 3.2.11. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1998.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal (2007).IGE. Renfe.

Neste convenio a Xunta paosu de subvencionar 84 servizos semanais a 150: 66 entre A Coruña e Ferrol, 24 entre A Coruña e Monforte, 14 entre Ourense e A Mezquita, 42 entre Pontevedra e Vigo, 4 entre A Coruña e Ourense. Pese aos convenios citados, Ourense pasa de ter 262 Qm de vías no ano 1996, que a facía na provincia con maior número de Qm en Galicia, a ter no ano

1999; 198 Qm, pasando do 33% autonómico ao 22%. Grazas a isto, as provincias atlánticas soben catro puntos porcentuais no mesmo período de tempo.

Os trocos que víamos nos capítulo dous desta tese, en relación aos desprazamentos poboacionais, obteñen o seu paralelismo en comparación co número de viaxeiros en transporte público, acentuado na última década, onde se aceleran os procesos de concentración poboacional ao redor das urbes galegas.

Tráfico Ferroviario en Galicia (1999)						
	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Número de Estacións	45	23	30	38	136	1.736
Quilómetros de vía	260	192	198	241	891	12.303
<i>Longo percorrido:</i>						
Viaxeiros (a)	347.343	144.803	199.791	254.800	946.737	13.462.561
Millóns viaxeiros/Qm, (b)	239	102	98	174	613	6.935
Ingresos (miles pta) (c)	-	-	-	-	-	-
Percorrido medio (b/a)	688	703	490	684	647	515
Millóns de prazas/Qm.	-	-	-	-	-	-
Pta/viaxeiro (c/a)	-	-	-	-	-	-
<i>Rexionais:</i>						
Viaxeiros (a)	1.447.000	56.000	219.000	1.238.000	2.960.000	25.745.000
Millóns viaxeiros/Qm, (b)	101	5	19	81	206	2.480
Ingresos (millóns pta) (c)	-	-	-	-	-	-
Percorrido medio (b/a)	70	92	87	65	70	96
Millóns de prazas/Qm.	-	-	-	-	-	-
Pta/viaxeiro (c/a)	-	-	-	-	-	-
<i>Cargas:</i>						
Toneladas	-	-	-	-	-	-
Toneladas/Qm. (millóns)	-	-	-	-	-	-
Ingresos (millóns pta)	-	-	-	-	-	-

[T40] Táboa 3.2.12. Tráfico Ferroviario en Galicia. 1999.

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal (2007).IGE. Renfe.

As medidas necesarias pasan polo fortalecemento do transporte rexional, onde cabe recordar que tres de cada catro viaxeiros en Galicia pertencen a este grupo (Rguez. Bugarín et al., 2007), especialmente o establecemento de trens de proximidade nas contornas urbanas das cidades que ofrezan unha alternativa ao uso do transporte privado, en coordinación coas liñas de autobuses interurbanos. No capítulo cinco veremos en detalle o caso da contorna urbana da Coruña sobre planos territoriais.

Número de Viaxeiros en Servizos Rexionais de Renfe			
Liña comercial	Num. de viaxeiros ano 2004	Num. de viaxeiros ano 2005	Num. de servizos diarios
A Coruña - Santiago de Compostela - Vigo	1.058.503	1.073.891	16
Vigo - Santiago de Compostela - A Coruña	1.071.937	1.100.466	16
A Coruña - Lugo - Monforte de Lemos	24.390	26.133	2
Monforte de Lemos - Lugo - A Coruña	28.190	29.578	2
Santiago de Compostela - Ourense	74.009	68.368	3
Ourense - Santiago de Compostela	71.741	66.392	3
Ourense - Puebla de Sanabria	6.638	6.596	1
Puebla de Sanabria - Ourense	7.380	7.164	1
A Coruña - Ferrol	28.079	36.805	3
Ferrol - A Coruña	27.123	35.718	3
Vigo - Ourense - Monforte de Lemos - Ponferrada	75.489	73.868	2
Ponferrada - Monforte de Lemos - Ourense - Vigo	49.399	47.491	2
Vigo - Tui (Segue a O Porto*)	1.875	1.816	2
Tui - Vigo (Procede de O Porto*)	3.503	3.944	2
Total	2.528.256	2.578.230	58

* Trens de C.P. viaxeiros entre Vigo e Tui

[T41] Táboa 3.2.13. Tráfico Ferroviario Rexional en Galicia. 2004-2005

Fonte: A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal (2007). Renfe Operadora.

Porén, existe unha falta de coordinación entre as administracións implicadas, nas que as actuacións de mellora se producen segundo a titularidade das liñas. A pretendida estruturación ao redor do tren de proximidade, pasaría pola creación de liñas de *Cercanías*. A Xunta pretende exercer-las súas das competencias²²⁰ neta materia, máis o réxime xurídico no que se ten que desenvolver aínda non se estableceu. Cabe citar as dúas alternativas para a posta en marcha da transferencia competencial e xestión da infraestrutura:

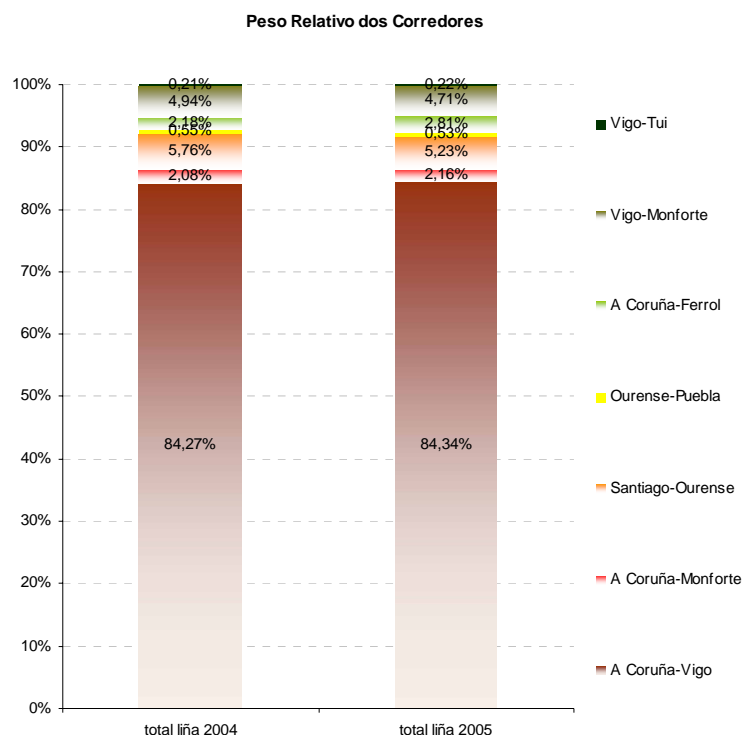
1. Creación dunha sociedade anónima ou dunha entidade pública empresarial que poida planificar e xestionar o servizo, condicionada á creación dunha norma con rango de lei.
2. A simple cesión dos medios económicos, materiais, e de persoal á Xunta de Galicia.

Outras comunidades; Catalunya, Euskadi, Comunitat Valencià, Illes Balears e Andalucía levan dende fai varios anos a planificación e xestión dun servizo propio de ferrocarrís. O modelo de separación entre operadora de servizos e a infraestrutura ferroviaria funciona en Cataluña dende o ano 2001, data de creación da entidade pública *Infraestructures Ferroviaries de Catalunya*. Con anterioridade xa funcionaba o Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que dende 1979 explotaba as liñas que pertencían a FEVE. Tamén no País Vasco funciona esta dobre estrutura; por unha banda o *Euskal Trenbide Sarea* (Rede Ferroviaria Vasca), ente público de dereito privado encargado da construción, conservación, xestión e administración das infraestruturas. Por outra banda, o *Eusko Trenbideak* (Tren Vasco), que explota as concesións transferidas²²¹. A Comunidade Valenciana e Mallorca, por contra, contan

²²⁰ Segundo o artigo 148.5 da Constitución e o artigo 27.8 do Estatuto de Autonomía d Galicia.

²²¹ En virtude do Decreto 2488/78 de 25 de agosto.

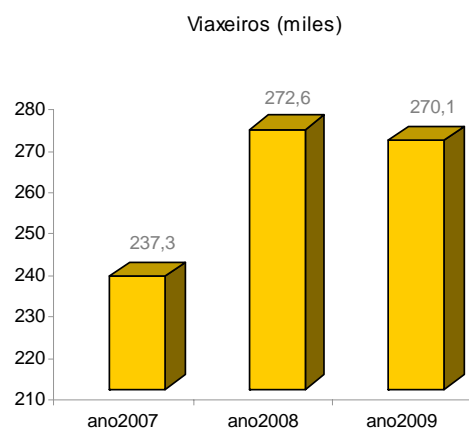
cunha empresa de dereito público encargada de construír, xestionar e explotar as liñas. Por último, Andalucía conta cun órgano adscrito á *Consejería de Obras Públicas y Transportes* da *Junta de Andalucía*, co fin de servir como instrumento en materia de transporte ferroviario.



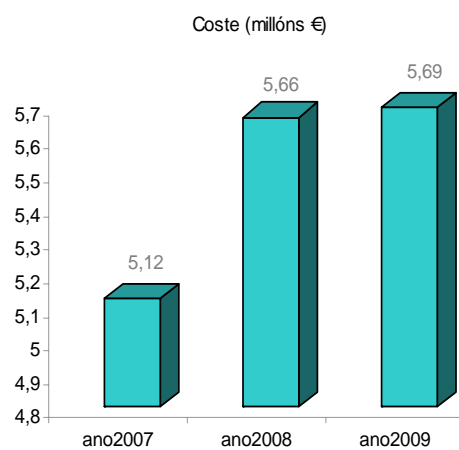
[G52] Gráfico 3.2.04. *Peso relativo de cada corredor 2004-2005.*
 Fonte: *A Rede Ferroviaria interior na Euro-Rexión Galicia – Norte de Portugal. Elaboración Propia.*

O peche do convenio actual para o ano 2011, sen orzamento consignado, indica a perda das subvencións²²² a Renfe polo que se prevé o peche das liñas deficitarias nun breve período de tempo. Confirmando a falta de conexión Coruña-Ferrol que serviu de anticipo para a clausura do resto de liñas.

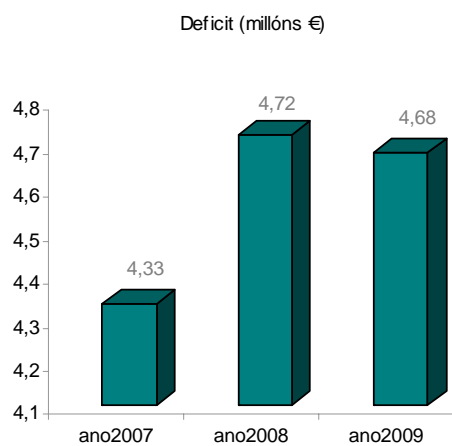
²²² O ano 2010 a operadora Renfe ingresará 4,14 millóns de euros para o mantemento das liñas deficitarias. Fonte: A Voz de Galicia 10.11.2010 (Serafín Lorenzo). Nesta mesma fonte se revela que dende 2006 a subvención acada os 13,75 millóns, o que supón unha subvención de 17,6 euros por viaxeiro.



[G53] Gráfico 3.2.05. Viaxeiros das Liñas Subvencionadas.
Fonte: La Voz de Galicia. 11.10.2010 (Serafin Lorenzo).



[G54] Gráfico 3.2.06. Costo das Liñas Subvencionadas.
Fonte: A Voz de Galicia. 11.10.2010 (Serafin Lorenzo).



[G55] Gráfico 3.2.07. Déficit das Liñas Subvencionadas.
Fonte: A Voz de Galicia. 11.10.2010 (Serafin Lorenzo).

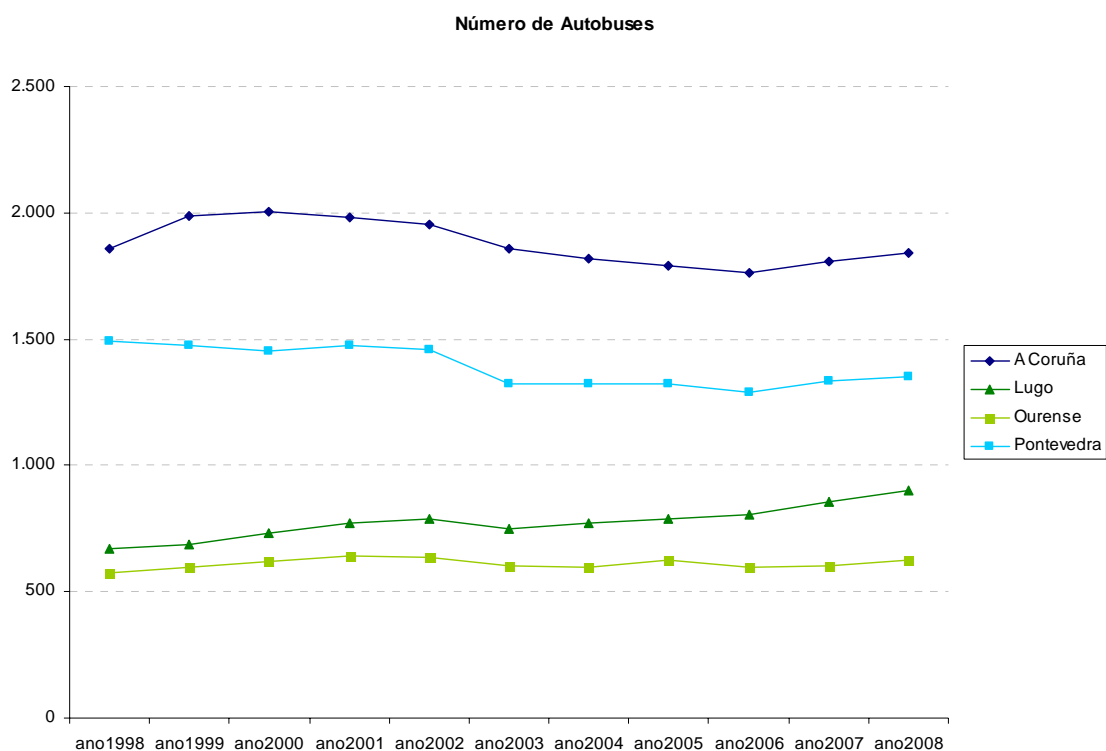
3.2.2. O AUTOBÚS INTERURBANO.

O autobús, polas características do seu funcionamento, presenta vantaxes sobre o ferrocarril grazas a un réxime de flexibilidade e accesibilidade maior, e con capacidade de dar resposta á gran maioría do territorio. A irrupción a gran escala do vehículo privado, non so entra en competencia directa restando número de usuarios, senón que ao compartires a mesma plataforma e seres aquel o causante das conxestións viarias, o autobús vese arrastrado a demoras temporais que penalizan o seu correcto funcionamento e o incumprimento das frecuencias.

Zona	Número de Autobuses										
	Ano 1998	Ano 1999	Ano 2000	Ano 2001	Ano 2002	Ano 2003	Ano 2004	Ano 2005	Ano 2006	Ano 2007	Ano 2008
A Coruña	1.859	1.985	2.005	1.980	1.953	1.860	1.816	1.789	1.761	1.806	1.839
Lugo	670	687	734	773	787	750	770	790	805	857	899
Ourense	577	598	617	640	635	604	596	623	599	605	623
Pontevedra	1.490	1.477	1.451	1.474	1.456	1.323	1.323	1.324	1.288	1.332	1.352
Galicia	4.601	4.747	4.807	4.867	4.831	4.537	4.505	4.526	4.453	4.600	4.713

[T42] Táboa 3.2.14. Número de autobuses por provincias e total. 1998-2008.

Fonte: IGE. Dirección General de Tráfico. Elaboración Propia.

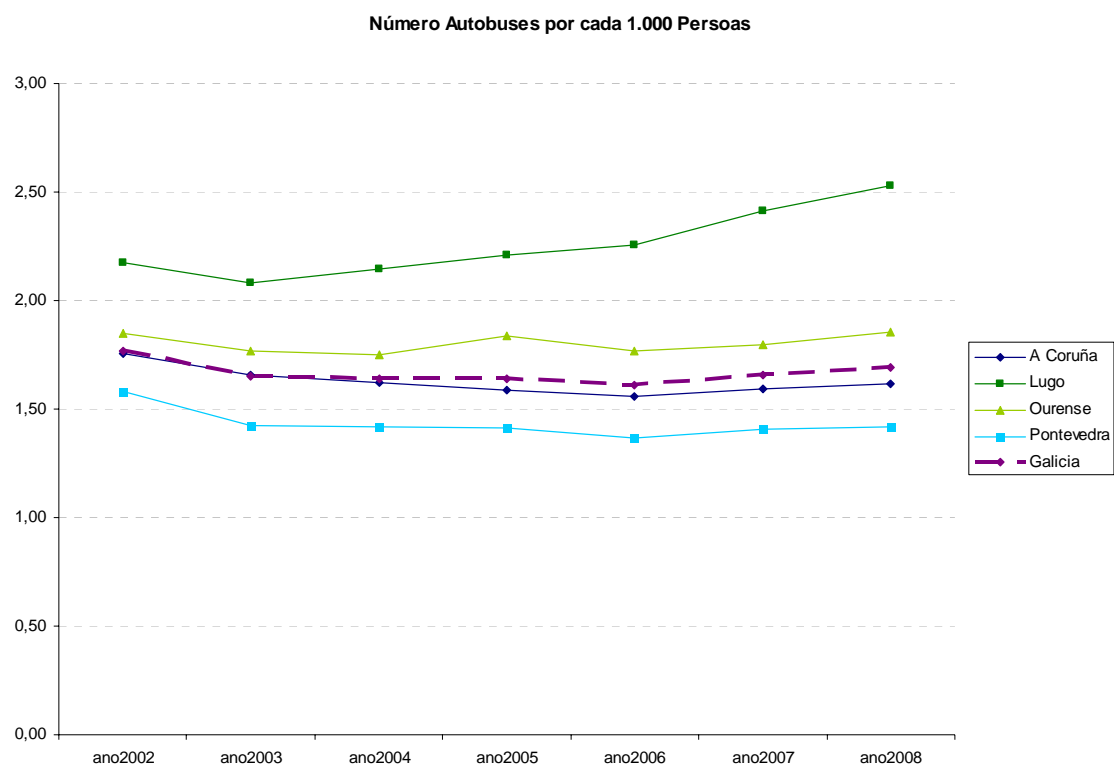


[G56] Gráfico 3.2.05. Número de autobuses por provincias e total. 1998-2008.

Fonte: IGE. Dirección General de Tráfico. Elaboración Propia.

A nivel provincial, a Coruña colócase en primeiro lugar destacando fronte as provincias interiores ás que triplica en número de autobuses. En Pontevedra os valores son tamén destacables fronte aos do interior. Agora ben, a tendencia nestas dúas provincias ao longo da década é ir diminuíndo o número total de autobuses, contrariamente ao que acontece nas

provincias interiores, o que da un balance lixeiramente positivo para o total de Galicia na década en que se obtiveron os datos.



[G57] Gráfico 3.2.06. Número de autobuses por cada 1.000 persoas. 2002-2008.
Fonte: IGE. Dirección General de Tráfico. Elaboración Propia.

Se incorporamos os datos de habitantes provinciais subministrados polo IGE, e calculamos os valores por cada 1.000 habitantes, obteremos a gráfica 3.2.06, na que como se aprecia se produce un desprazamento nos resultados.

En efecto, As provincias de Lugo e Ourense son agora as que presentan valores máis favorables, por riba da media galega, xa que mentres o número de persoas decreceu, non ocorreu así co número de autobuses, que como vimos no anterior gráfico, aumentou. Mentres, nas provincias atlánticas, o número de autobuses por cada mil habitantes descendeu no último lustro.

O servizo regular de autobuses atópase regulamentado por concesións administrativas²²³ prestadas por un operador en réxime de monopolio. A Administración é quen de determinar o itinerario, o calendario, os horarios, a tarifa e as características dos vehículos de tódalas rutas planificadas. O sistema concesional reflexa os seguintes datos:

Tipo de Dato	Valores
Número de Concesións	154
Número de Itinerarios	1.372
Número de Paradas	8.310
Vehículos adscritos	2.188
Expedicións/ano	1.907.008
Qm/bus/ano	92.246
Viaxeiros/ano	457.363.144
Total de Usuarios	22.900.966
Total de Qm.	51.069.939
Media diaria de Servizos	4.481
Qm/día	114.403
Viaxeiros/día	120.996

Fonte: Dirección Xeral de Transporte. Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

Respecto ao transporte escolar (encadrado nos chamados servizos discrecionais), é preciso facer unha adenda dado que representa unha porcentaxe nada desprezable da rendibilidade das empresas concesionarias. Non en balde, a Consellería de Educación manexa un orzamento que representa un terzo do total a nivel estatal²²⁴. Deste xeito, púxose en marcha o Programa Tes+Bus dende o ano 2007, que ven funcionando con regularidade dende entón. Este proxecto, en coordinación coa Consellería de Educación, ten como obxectivo básico facilitar os desprazamentos en zonas de baixa densidade poboacional utilizando o servizo do transporte escolar. Así, a poboación rural pode acceder ás cabeceiras dos concellos onde se atopan concentrados os servizos básicos.

Outras das propostas da Dirección Xeral, nos ámbitos rurais consiste no transporte á demanda co Programa *Chama ao Bus*. Funcionou de xeito experimental os meses de agosto e setembro de 2007, e está prevista a súa total posta en funcionamento segundo a planificación en estudo. Este sistema consiste en chamar á centralita receptora e solicitar o servizo para unha data determinada. Dende a central se planifican as rutas para dar servizo aos residentes dos ámbitos nos que funcione o plan. Este programa está especialmente indicado para zona de baixa densidade con poboación sen outros medios de mobilidade ao seu alcance.

A segunda liña de actuación se corresponde coa mellora do servizo nas áreas periurbanas das cidades galegas, en concreto se estudan fórmulas de coordinación dos transportes urbanos e interurbanos, mellorando a accesibilidade dos servizos interurbanos nos centros das cidades e facilitando os transbordos. Para acadar estas melloras púxose en marcha o **Plan de Transporte Metropolitano**²²⁵ renovado co goberno seguinte coas seguintes liñas básicas:

²²³ Nos anexos recolleemos tanto as liñas en réxime de concesión como as empresas que dan estes servizos. Datos recollidos da Dirección Xeral de Transportes. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes. Xunta de Galicia. Ano 2008.

²²⁴ Fonte: Dirección Xeral de Transportes. 2008.

²²⁵ Para máis información pódese consultar a seguinte páxina web
<http://www.transportemetropolitano.xunta.es/tarxeta/Tarxeta/lang/et/pid/3>

- Integración tarifaria²²⁶: troco do modelo quilométrico a un modelo zonal. A integración supón pasar de diversos prezos segundo a distancia entre puntos de orixe e chegada a una tarifa única para cada ámbito zonal previamente definido, independentemente do modo de transporte público utilizado, da empresa que preste servizo e do número de transbordos nun tempo definido. Posta en marcha da *Tarxeta Metropolitana de Galicia* con importantes descontos no prezo do viaxe, subvencionado en parte pola Xunta (nun 80%) e polos concellos do ámbito (nun 20%).
- Mellora da oferta de servizos²²⁷ e accesibilidade: incremento das frecuencias nos corredores metropolitanos e aumento da cobertura do sistema de transporte público no ámbito de implantación penetrando nas cidades reitoras ata os centros de atracción de viaxes.
- Mellora das infraestruturas: claridade na información ofertada aos cidadáns nas terminais e puntos de parada, renovando material fixo como marquesiñas e postes de parada.
- Promoción do transporte público mediante unha imaxe de marca.

A posta en marcha do Programa se efectúa a través de convenios entre administracións e operadores en aras de potenciar a intermodalidade, facilitar os transbordos, e adaptar a rede aos centros xeradores e atractores de viaxes.

A implantación deste renovado plan dispón dun orzamento de doce millóns de euros e está previsto que se poña en marcha no primeiro semestre do ano 2010²²⁸. As medidas veranse complementadas coa planificación dun metro lixeiro que abranga as áreas urbanas da Coruña, Santiago e Vigo e polo aumento de frecuencias do ferrocarril nestas contornas.

Con anterioridade, en xuño de 2005, se tiña firmado un Convenio entre a Consellería de Política Territorial (Xunta de Galicia) e os concellos da primeira contorna metropolitana da Coruña, no que se crearon seis novas liñas comerciais, tres puntos de intercambio entre liñas urbanas e interurbanas e a subvención do billetes por parte das partes implicadas nun 60% e 40% respectivamente.

A estación de autobuses da Coruña foi inaugurada en 1975 no lugar que ocupaba a antiga estación de ferrocarril chamada Estación do Norte. A partires desa data concentrou os servizos de transporte interurbano con orixe ou destino a cidade herculina, pretensión pola que apostaba a Antiga Compañía de Tranvías para manter o monopolio do transporte urbano.

²²⁶ Convenio de colaboración entre a Xunta de Galicia e Caixa Galicia, para a posta en funcionamento do sistema de pagamento do Transporte Metropolitano da área da Coruña.

²²⁷ Convenio de colaboración entre a Xunta de Galicia e os concellos da área de A Coruña, para o desenvolvemento do Transporte Metropolitano da área da Coruña.

²²⁸ Publicado na Opinión da Coruña o xoves 17 de decembro de 2009.

<http://www.laopinioncoruna.es/galicia/2009/12/17/implantar-transporte-metropolitano-coruna-santiago-ferrol-costara-12-millones/344107.html>

Os destinos provinciais son:

- A Coruña-Oleiros-Sada
- A Coruña-Oleiros-Santa Cristina-Santa Cruz-Mera
- A Coruña-Cambre
- A Coruña-Culleredo-Carral-Cedeira
- A Coruña-Santiago (AP-9)
- A Coruña-Ordes-Santiago
- A Coruña-Santiago-Noia-Muros
- A Coruña-Santiago-Padrón-Rianxo-Pobra-Ribeira
- A Coruña-Ferrol
- A Coruña-Miño-As Pontes
- A Coruña-Betanzos-Miño-Ferrol-Ortigueira
- A Coruña-Betanzos-Oza-Cesuras-Curtis-Sobrado
- A Coruña-Betanzos-Curtis-Melide
- A Coruña-Arteixo-Carballo-Buño-Malpica-Ponteceso-Laxe
- A Coruña-Carballo-Vimianzo-Camariñas-Muxía
- A Coruña-Carballo-Cee-Corcubiión-Fisterra
- A Coruña-Santa Comba-Pino do Val-Muros
- A Coruña-Mesía-Arzúa

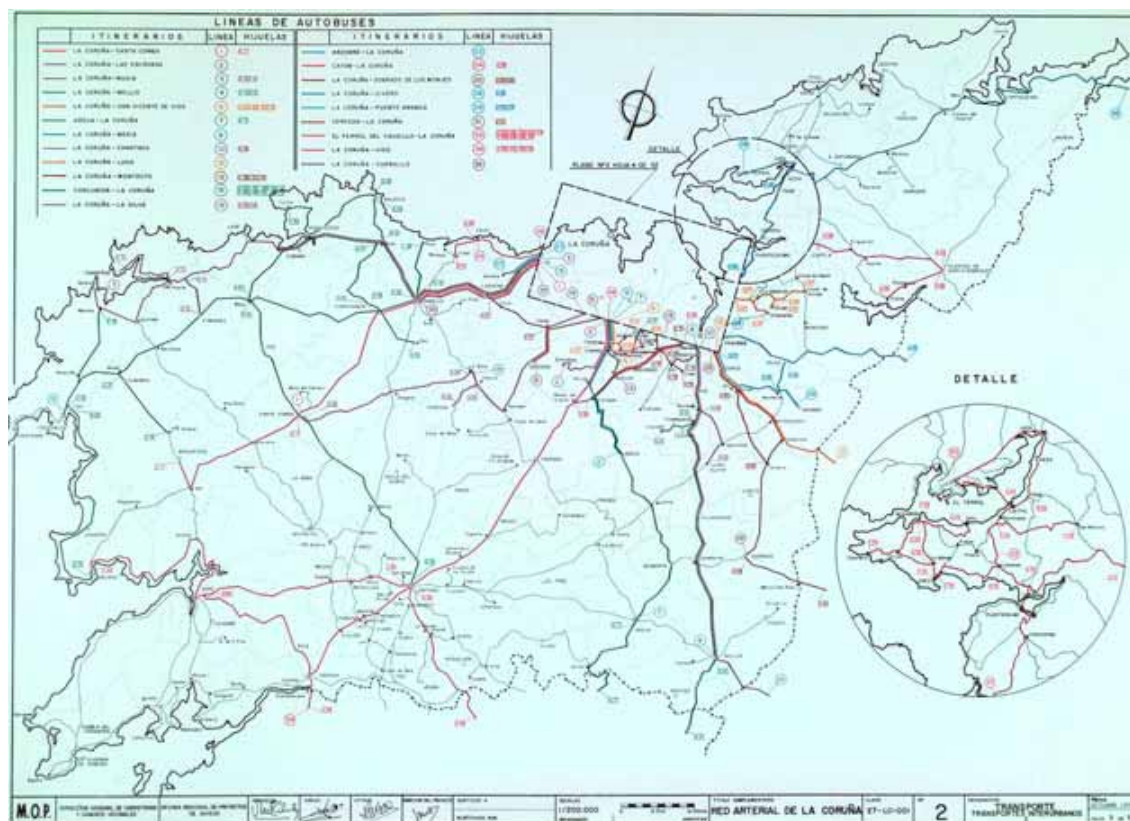
Os destinos ao resto da Comunidade Autónoma son:

- A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo (AP-9)
- A Coruña-Ordes-Santiago-Padrón-Caldas-Pontevedra-Vigo
- A Coruña-Santiago de Compostela-Lalín-Ourense-Verín
- A Coruña-Betanzos-Lugo-Meira-Ribadeo
- A Coruña-Betanzos-Melide-Palas-Monterroso-Chantada-Ourense
- A Coruña-Betanzos-Melide-Lalín
- A Coruña-Viveiro-Burela-Foz
- A Coruña-Vilalba-Mondoñedo-Ribadeo-Foz-Burela

As empresas que prestan servizo na área urbana son; ASICASA (Sigrás, aeroporto, Barcala, Cambre, Culleredo, Celas, Ledoño, Carral, Barcia, Sta. M^a. de Vigo, Bribes, Coirós, Bregua), AUTOS CALPITA (Sta. Cruz, Sada, San Pedro de Nós, Arillo, Rialta, Oleiros, Soñeiro, Pousada, Sta. Cristina), ARRIVA (Suevos, Boedo, Loureda, Carballo, Malpica, Oseiro, Laracha, Anzobre, Betanzos), MONBUS (zona Santiago), ELISEO PITA (Mera, Sada), ORONS (Canzobre), RUTA BUS (Caión, Vilela, Baldaio), AUTOS SALVADO (Arzúa, Chorén), EMPRESA GÓMEZ (Arzúa, Cruces, Veira, Montouto, Mesía), AUTOCARES VÁZQUEZ (montouto, Cines, Oza).

A intermodalidade co sistema de transportes urbanos está presente con dúas paradas de taxis e o paso das liñas urbanas 1, 1-A, 4 e 12. A estación de trens atópase a uns douscentos metros. A revisión do Plan Xeral da Coruña elaborada polo equipo redactor BAU arquitectura, dirixido polo profesor Joan Busquets, propón o establecemento dunha estación intermodal no

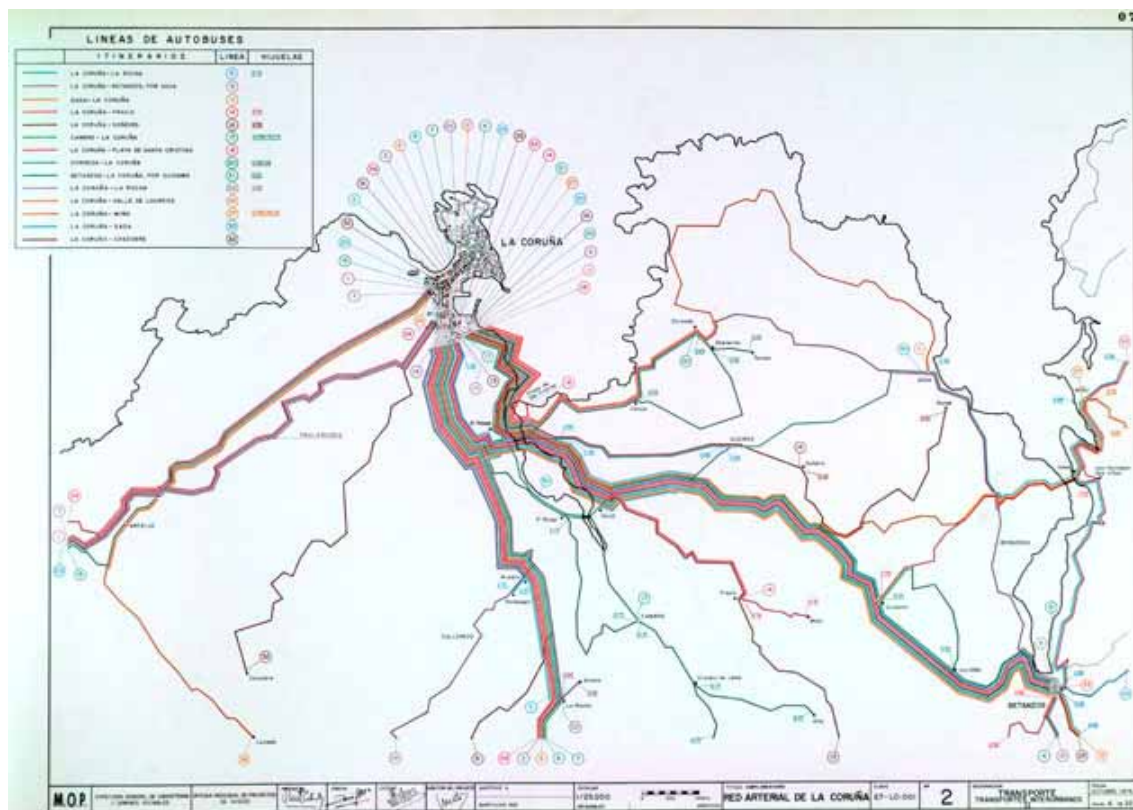
que agora é a estación de trens de San Cristovo, que centralice e abarque os diferentes modos de transporte tanto públicos como privados de longo e curto percorrido.



[123] Imaxe 3.2.08. Plan Arterial da Coruña. 1974. Redes de transporte público interprovincial.

Fonte: Plan Arterial da Coruña 1974.

O estado do transporte público por estradas e polo ferrocarril será analizado no capítulo V, a modo de miscelánea na que estudaremos a relación entre os polos orixe-destino da área urbana, cunha ollada nos datos recollidos polo non aprobado Plan Integral de Transportes de Galicia e dos cedidos pola Dirección Xeral de Transportes.



[124] Imaxe 3.2.09. Plan Arterial da Coruña. 1974. Redes de transporte público interprovincial.
Fonte: Plan Arterial da Coruña 1974.

Anteriormente, so o Plan Arterial da Coruña do ano 1974, recollía unha análise das redes de transporte público con entrada ou saída na capital provincial pero sen unha proposta conxunta de utilización como medio de transporte alternativo ao vehículo privado. Como se pode observar nas imaxes 3.2.08 e 3.2.09, gran parte das vilas e capitais municipais estaban conectadas as principais cidades da provincia. Na comarca, os corredores máis usados eran a N-VI (Madrid-Coruña), N-550 (Coruña-Santiago), AC-415, AC-552 (Coruña-Arteixo) e AC-173 (Perillo-Santa Cruz)²²⁹.

²²⁹ Segundo veremos no capítulo V, a situación actual non difire en gran medida daquela de 1974, coa excepción posta na existencia da autoestrada e por suposto, no número de vehículos que circulan.

3.2.3. O TRANSPORTE URBANO DA CORUÑA.

Para a redacción do seguinte apartado foi de gran axuda a consulta de libros especializados²³⁰ que afondaron no tema e constitúen unha incansable fonte de datos. Tamén foi de inestimable axuda a colaboración do Xefe de Servizo Don Manuel Freire que se mostrou disposto a ofrecer tódolos seus coñecementos para o bo fin desta investigación.

Entre 1984 e antes da Guerra Civil, A Coruña experimenta un intenso desenvolvemento urbano que acelera a creación de servizos; electricidade (1890), transporte (1903) e subministro de auga (1908). En efecto, a construción da Cidade Xardín, do Campo de Marte e da expansión cara Monelos xunto coa densificación do casco histórico amplían o perímetro urbano e o número de habitantes do municipio, que en 1912 absorbe o desaparecido concello de Oza (Precado, 1990; Martínez López, 2006).

Na tres últimas décadas do século XIX se presentan varias propostas²³¹ para a construción e explotación de varias liñas que enlazarían Porta Real con Monelos ou a estación de Ferrocarril. Será a constitución da Compañía de Tranvías o 3 de decembro de 1901, cun capital inicial de 350.000 pesetas, o momento en que se senten as bases para que o 1 de decembro de 1903 entre en funcionamento a primeira liña de tranvías entre Porta Real e Catro Camiños, que rapidamente foi ampliada cun ramal cara o balneario de Riazor. Un ano máis tarde²³² o tranvía chega á estación de ferrocarril trala resolución favorable do Ministerio de Obras Públicas o 23 de marzo de 1904 que pon fin ás pretensión da *Compañía de Ferrocarriles del Norte* (CFN) de monopolizar o sistema de redes interurbanas. A ampliación cara o barrio de Monelos se recibe o 27 de setembro de 1907 (con proxecto que data de maio de 1904). Xa nese tempo os intereses estaban postos na liña de San Andrés (Porta de Aires – Riazor) pola súa potencial rendibilidade ao atravesar as zonas centrais da cidade.

O cambio de tracción de sangue a eléctrica na liña de Porta Real foi posible grazas á Real Orden de 20 de xullo de 1912, con proxecto redactado por José Fernández España un ano antes. A liña de San Andrés tivo que esperar ata maio de 1918 para contar cun proxecto de electrificación redactado polo enxeñeiro municipal Fuentes con inicio do expediente administrativo o 4 de febreiro de 1919. Dous anos despois, o 15 de maio de 1921 era inaugurada a liña electrificada xunto co ramal a Riazor.

Os plans de expansión da Compañía de Tranvías incluían dende os inicios da empresa a conexión coa vila mariñeira de Sada xa que *“poseía importancia estratégica para la compañía en el sentido de que le proporcionaba un monopolio -de facto- en el tráfico de pasajeros y mercancías en el eje La Coruña-Sada-Betanzos”* (Martínez López, 2006). A Real Orden do 27 de outubro de 1919 aproba o expediente do proxecto de tranvía eléctrico á devandita

²³⁰ Principalmente os de Ariana Fernández Palomo (2003), “Compañía de tranvías de La Coruña. 100 años acompañándote”; e Alberte Martínez López (dir.) (2006), “Compañía de Tranvías de La Coruña, (1876-2005): redes de transporte local”.

²³¹ Carlos Anglada, 1876. Enrique Teijeiro González, 1876. Mariano Guaza y Santos, 1983. Arturo Brunel, José Luis López-Cortón y Viqueira, 1993, Aprobado polo Ministerio de Fomento o 27 de decembro de 1895.

²³² 01.12.1904.

localidade, sendo obtida pola compañía por subasta celebrada o día 18 de maio de 1920. O 15 de xuño de 1921 se inaugura o percorrido cara Fonteculler e o 16 de xullo se completa ata San Pedro de Nós. A chegada a Sada foi posible trala inauguración o 31 de decembro de 1922 con saídas cara 24 minutos ata O Carballo (Oleiros) e 72 minutos cara Sada dende A Coruña. Un dos problemas detectados foi a competencia no tramo do Burgo co ferrocarril, polo que se procedeu a aplicar un sistema de abonos reducidos aos viaxeiros de segunda clase. Máis aló de consideracións de rendibilidade económica, a existencia deste medio de transporte posibilitou a primeira expansión poboacional dos núcleos servidos polo tranvía, en especial os do primeiro tramo: O Burgo e O Temple.

As sucesivas ampliacións posibilitan que a distancia total de vías chegue ao seu máximo histórico en 1929 cun total de 25 quilómetros. A substitución parcial polos trolebuses a partir dos anos corenta, vai subtraendo o número de vías ata a desaparición do servizo tranviario o 19 de xullo de 1962. En 1943 as liñas de tranvías eran as seguintes:

1. Porta Real – Monelos.
2. Porta Real – As Xubias – Fonteculler.
3. Porta real – Riazor.
4. San Amaro – Monelos.
5. San Amaro – Riazor.
6. Porta Real – San Pedro de Nós.
7. Porta Real – Sada.

Martínez López (dir.) 2006.

Existen proxectos de ampliación cara o sector suroccidental en dirección a San Xosé e a Silva onde existía unha próspera área agrícola. A pesar da escasa densidade poboacional, as pretensións da compañía eran expandirse cara este área considerada estratéxica. Dadas as dificultades económicas da empresa (a liña de Sada era especialmente sensible á competencia exercida polos autobuses doutras compañías) estes proxectos foron reconvertidos a liñas de trolebuses. A ruta cara San Xosé foi inaugurada en 1956, iniciando a substitución dos tramos urbanos dos tranvías por trolebuses no resto de liñas.

Durante os anos corenta do pasado século, a Compañía de Tranvías sufría unha forte caída de beneficios por mor da conxelación administrativa das tarifas. Sen embargo, a recuperación se fixo efectiva na década seguinte, cun aumento no número de usuarios e o cambio de tracción paulatino a trolebuses.

Un destes proxectos é a substitución do tranvía por trolebuses na liña Coruña-Sada e ampliación cara Betanzos²³³ de 1941, sendo peticionaria a propia Compañía de tranvías da Coruña e redactado polo Enxeñeiro Julio España. Na memoria do citado documento, se da conta do intenso tráfico tranviario entre a primeira parte do percorrido entre Porta Real e San Pedro de Nós e dos problemas de explotación da liña entre O Carballo e Sada. A solución

²³³ Proyecto de Transformación de la Línea de Tranvías de La Coruña a Sada con Substitución de Servicios de Tranvías por Trolebuses entre La Coruña, Sada y Betanzos. Acolrido segundo a Ley que regula las concesiones administrativas en líneas de transportes (Jefatura del Estado 05.10.1940. BOE num. 285, 11.10.1940).

proposta pasará por moderniza-la liña Porta Real O Burgo coa construción dunha dobre vía e frecuencias de 10 minutos con 40 minutos de duración da viaxe e unha velocidade comercial de 16,2 Qm/h.

Tramos	Viaxeiros 1940	Importe 1940 (pts)
Coruña – San Pedro	3.169.025	789.994,60
O Carballo – Sada	261.478	228.773,55
Tráfico total na Liña	3.430.503	1.018.768,15

*Tráfico aproximado na liña Coruña – Sada. 1940.
Memoria Proxecto de Transformación da Liña de Tranvías. Páx. 24*

A substitución do tranvía se proxecta coma solución aos problemas de longo percorrido entre os polos extremos de Coruña, Sada e Betanzos diminuindo o tempo de viaxe e aumentando a seguridade dos viaxeiros.

“(…) El recorrido Juana de Vega-Sada-Betanzos lo harán los trolebuses en 55 minutos o sea con una velocidad comercial de 28,6 kilómetros por hora, haciéndose en servicio normal una salida cada hora de cabeza de línea.

En la línea Juana de Vega-Guísamo-Betanzos por tener la carretera un trazado mejor los trolebuses podrán circular a mayor velocidad, haciéndose en recorrido a Betanzos en 40 minutos, con una velocidad comercial de 34,5 kilómetros por hora y salidad de cabeza de línea cada 45 minutos.”

Julio España. Memoria Proxecto de Transformación da Liña de Tranvías. 1941. páx.4.

Porén, un dos proxectos que si se chegou a realizar foi a liña de trolebuses Coruña- Carballo (1940), do enxeñeiro Victor Solorzano e do que era peticionario o empresario Enrique Sánchez Rodríguez. A liña estaba soportada por 14 autobuses que transportaban unha media de 500 persoas ao día en cada sentido. A idea de levar o trolebús máis aló dos límites urbanos frutificou como alternativa enerxética aos combustibles fósiles, do que o Estado gastaba grandes cantidades na súa importación. Deste xeito, pasou a se converter na liña máis longa de trolebuses de toda España (Fraga, 2001). Outro dos obxectivos era ligar as mercadorías da terra de Bergantiños cara a capital provincial e mesmo facilita-la súa distribución cara outras terras mediante o ferrocarril.

Os tranvías desapareceron en 1962 (década na que desapareceron do resto das cidades españolas) e as liñas restantes foron substituídas por trolebuses con menores custos de mantemento e que xa empezaran a funcionar en 1948. No momento de máxima expansión do trolebús as liñas alcanzaban unha lonxitude de 34 quilómetros, 9 máis que as de tranvías. En 1965, a Compañía de Tranvías tiña presentado un escrito no que se pedía a substitución paulatina de trolebuses por autobuses debido ás complexidades loxísticas daqueles. Escrito que foi informado favorablemente polo enxeñeiro municipal pero ca puntualización que o réxime xurídico e competencial eran diferentes; sendo municipal a dos autobuses e estatal a dos trolebuses.

Finalmente os trolebuses tamén foron eliminados²³⁴ en virtude da *Ley de 21 de julio de 1973, sobre la transformación de líneas de trolebús por autobuses*. O autobús tiña claras vantaxes xa que era moito máis flexible e tiña menos problemas mecánicos, pese a utilizar combustibles fósiles máis caros. A forte expansión urbanística da Coruña coa creación dos barrios residenciais da periferia (Elviña, Labañou, Ventorrillo), e o polígono industrial da Gela, non era convenientemente atendida polas liñas de trolebuses que se foron quedando obsoletas. En 1978 a Dirección General de Transportes da luz verde ao proceso de transformación e transferencia das liñas ao municipio con certas condicións non sen certa oposición veciñal. Nese momento a Compañía de Tranvías xestionaba vinte e un liñas de trolebús e catro de autobús.

A nivel municipal, se crea un **Plan de Coordinación do Transporte** (1962) que contemplaba a creación de tres novas liñas en consonancia co aumento demográfico e urbanístico que se prevía:

- A Palloza – A Pasaxe.
- Porta Real – A Torre – Praza de Portugal. Concedida en 1965 polo concello. Constitúe o arranque da *Compañía de Autobuses Urbanos de La Coruña*, que absorberá á *Compañía de Tranvías* en 1972 nunha agresiva campaña empresarial. Finalmente, o 30 de maio de 1979 se produce o acordo de fusión de ambas compañías.
- Praza de Pontevedra – San Pedro de Visma – Bens – A Grela.

En paralelo se eleva a nivel estatal a petición de ampliación da delimitación do casco urbano (1959) para dar cobertura ás novas zonas de expansión sen que afectara as concesións de transporte interurbano²³⁵. O acto de aprobación se consegue en 1985 xa coa existencia dun goberno autonómico.

O aumento do número de vehículos, que posibilitou desprazamentos porta a porta e a ruptura da cidade compacta, xunto co espazo gañado á cidade para aparcamento, dificultou o correcto funcionamento dunhas estruturas ligadas a un cable que lle subministraba enerxía. O trolebús dispuña dunha certa capacidade de movemento libre, pero non ilimitado. A ocupación das rúas por parte do vehículo privado, conxestionado os centros das cidades, incidía directamente no transporte público que se resentía tanto na *velocidade comercial* como na frecuencia das liñas. Ao descenso no número de usuarios, débese engadir unha política de tarifas en aumento (para suplir a caída de viaxeiros) que disuadía da utilización do transporte público.

As transformacións en curso, propiciaron a creación por parte do Concello dun novo **Plan de Coordinación do Transporte** (1979) aprobado polo Concello o 27 de marzo de 1981, que tivera en conta as seguintes premisas de actuación:

- Estender o transporte a todo o concello.

²³⁴ O derradeiro trolebús de España circulaba pola Coruña a mediados de 1979, pero xa se tiñan substituído liñas de trolebuses polas de autobús por mor de obras de infraestruturas nas rúas da cidade.

²³⁵ O informe da Sección Administrativa, emitido en 1978, aconsellaba a inclusión dos concellos limítrofes

- Estuda-la forma e a topografía da cidade en especial os novos asentamentos urbanos. Atender as demandas actuais e futuras.
- Incorporar as novas infraestruturas planeadas.
- Comunicación dos barrios con só un trasbordo.

Os resultados do análise conformaron unha rede urbana composta por dezasete liñas que se asentaba nos seguintes piares:

- A praza de Pontevedra sería o punto neurálxico das distintas liñas conformándose como un lugar de intercambio eficaz, como punto de orixe das liñas de longo percorrido, agás aquelas que conectaran cos polígonos industriais.
- Establecemento de liñas de rolda a través das Roldas de Outeiro e Nelle dada a forte demanda transversal.
- Establecer liñas de circunvalación interior-exterior na Avda. De Juana de Vega para facilitar cun só trasbordo o acceso a calquera punto da cidade.

Sen embargo, o réxime concesional establecido nalgúns liñas provenientes dos tranvías e trolebuses, con tempos de caducidade moi longos e non axustadas ao crecemento real da cidade, levou a facer diversos reaxustes no **Plan de Coordinación** para dotar de servizo aos novos barrios, chegando a contar ate con vinte e un liñas. Chegados a este punto o Concello aproba o Convenio e o Regulamento de Servizo de Transporte Urbano de A Coruña o 1 de decembro de 1986, co obxectivo de regularizar a situación das liñas.

Durante os anos oitenta o concello encarga varios estudos de tráfico²³⁶ encamiñados a dar resposta axeitada aos crecentes problemas de mobilidade que presentaba a cidade. En canto ao transporte público por autobuses a gran maioría das liñas tiñan sufrido descensos considerables no número de viaxeiros dende 1980 ata 1989. Os estudos de tráfico recollían as seguintes recomendacións para o transporte urbano:

- Reagrupar liñas existentes para aumentar frecuencias.
- Definición de percorridos, proposta de creación de quince liñas (dezaioito con desdobres) fronte as vinte e un existentes (vinte e seis con desdobres).
- Creación de vías exclusivas para o transporte público (San Andrés).
- Necesidade de dotar de maiores frecuencias os barrios máis populosos, entre os que se beneficiaría especialmente Monte Alto.

A posta en marcha desta serie de medidas fixo que entre os anos 1989 e 1991 a velocidade comercial se incrementara de 12,4 Qm/h a 13,26 Qm/h e o número total de viaxeiros aumentara un 4,34%. Entre as liñas que non variaron o percorrido o aumento foi dun 4,91% mentres as reestruturadas aumentaron un 17,42%²³⁷. Durante os anos noventa tódalas liñas presentan

²³⁶ Entre os cales destacan o adxudicados a IDASA (Ingeniería del Atlántico SA) en 1982 con motivo da revisión do plan xeral, tamén a IDASA o estudo de planeamento da Avda. Alfonso Molina en 1984, e un estudo integral de tráfico e transporte na Coruña elaborado por CIISA (Consulting e Ingeniería Industrial SA).

²³⁷ Coa única excepción das liñas que chegaban ao Castrillón onde se notou unha perda do 27,54% que tivo que volver a estudarse.

continuados aumentos de viaxeiros, agás as liñas 1 e 2 con un declive acorde á situación demográfica que atravesan os barrios polos que transitan.

A principios da pasada década, a cidade chegaba ao tope de habitantes do termo municipal superando as 250.000 persoas²³⁸, mentres que dez anos despois esta cifra se reduciría ate os 239.000 habitantes. Porén o número de vehículos e inversamente proporcional xa que dos 93.751 en 1995, se cruza a barreira dos 100.000 no ano 2.000. Asemade as actuacións na cidade son incentivadoras do uso do transporte privado como subliña Alberte Martínez::

“Las declaraciones públicas formalmente defensoras del transporte público se contradicen con las actuaciones concretas, claramente favorecedoras del automóvil privado (proliferación de aparcamientos subterráneos en zonas centrales, ingentes inversiones en vías rápidas de penetración, abandono total del ferrocarril de cercanías, inexistencia de una planificación integral y metropolitana del transporte, etc.).”

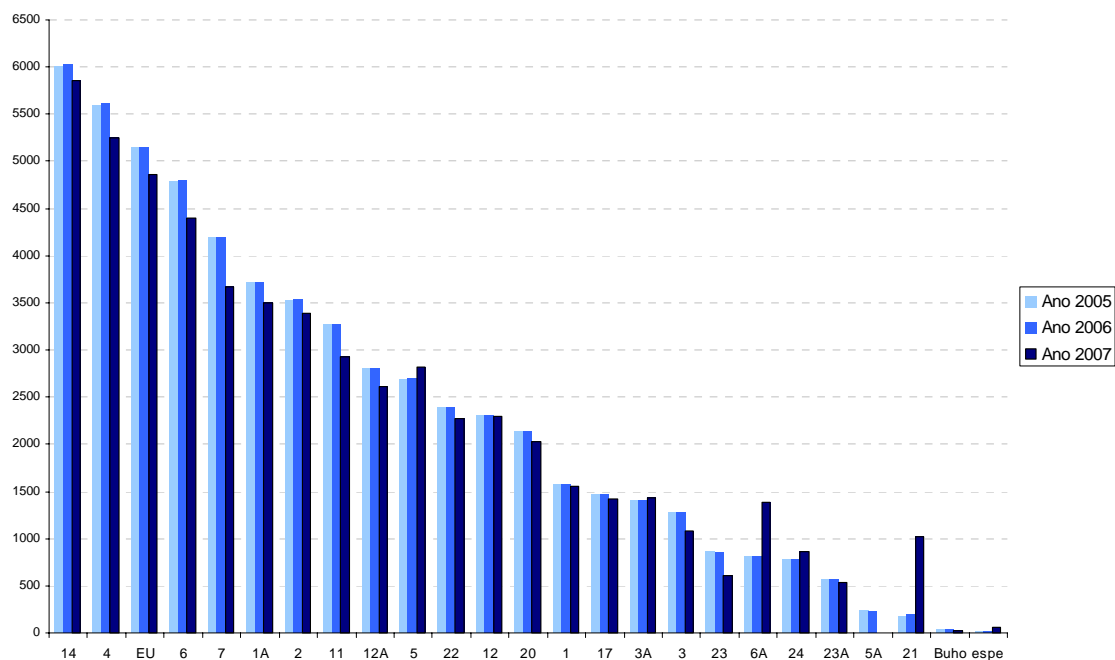
Fonte: Alberte Martínez López: El transporte urbano en A Coruña. 2007.

O Concello da Coruña e a Compañía de Tranvías firman un novo convenio en 1992 relativo a simplificar o pago das subvencións municipais polo que o primeiro se compromete a efectuar un pago mensual fixo en función dos datos do ano anterior. Xa no século XXI, os dous organismos aproban un Protocolo de Intencións polo que se decide instalar o **Sistema de Axuda á Explotación** (SAE) que consiste en ter xeoposicionada a flota de autobuses mediante GPS e recollida nunha centralita, que a súa vez emite os datos a uns paneis informativos situados en trinta das paradas máis frecuentadas.

O investimento municipal do desenvolvemento do sistema foi de 300.506 euros do ano 2002. A posta en servizo do mesmo empezou o 23 de decembro de 2003, ano en que finalizou a instalación nos autobuses urbanos. Para o análise do transporte público na cidade da Coruña, a Compañía de tranvías cedeu amablemente os seguintes datos referidos aos anos 2005, 2006 e 2007 tanto por paradas como por liñas.

²³⁸ INE. Censo 1991.

Viaxeiros/día nas liñas urbanas



[G58] Gráfico 3.2.07. Plan Arterial da Coruña. 1974. Redes de transporte público interprovincial.
Fonte: Plan Arterial da Coruña 1974.

Este datos analizados polo miúdo no capítulo V desta tese, formando parte do Sistema de Información Xeográfica que se está a implementar dado que consideramos que é a mellor forma de organizar a gran cantidade de información subministrada. Mentres, por liña estes son os datos de viaxes por día:

Liña	Ano 2005	Ano 2006	Ano 2007
1	1579	1583	1550
1A	3722	3716	3503
2	3523	3538	3385
3	1273	1277	1084
3A	1413	1411	1432
4	5594	5610	5243
5	2681	2695	2819
5A	240	225	-
6	4791	4796	4398
6A	812	814	1381
7	4190	4194	3674
11	3268	3271	2922
12	2312	2312	2291
12A	2801	2803	2610
14	6003	6021	5853
17	1471	1474	1421
20	2133	2136	2030
21	173	199	1016
22	2398	2398	2272
23	868	855	602
23A	569	567	533
24	776	781	868
Búho	33	32	25
especial	15	15	55
EU	5150	5148	4861
Total	57947	58028	55958

[T43] Táboa 3.2.15: Media de Viaxeiros durante os anos 2005-2007. por Liñas.
Fonte: Compañía de Tranvías da Coruña. Elaboración Propia.

Segundo as análises efectuada pola empresa INECO para o estudo de viabilidade da posta en funcionamento dun sistema de metro lixeiro (abril, 2009) no ano 2006 se contabilizaron un total de 21.500.133 viaxes, dos cales as liñas máis demandadas eran a 14 con 2.238.505 viaxeiros, a liña 24 con 2.209.201 viaxeiros e finalmente a liña 4 (Monte Alto – Barrio das Flores) con 2.078.936 viaxeiros. No mesmo estudo obtense unha velocidade comercial de 14 Qm/h, con variacións que oscilan entre os 9 Qm/h da liña 11 e os 21,68 Qm/h da liña 24.

Das análises efectuadas podemos extraer varias conclusións;

- A importancia das relacións transversais entre as estacións de transporte e os novos ensanches residenciais.
- O peso significativo do estudantado universitario.
- A importancia das comunicacións centro-periferia, en especial as que conectan barrios populosos co CBD.
- As liñas de conexións coa estacións de autobuses e tren; 4 e 5 respectivamente tamén posen uns valores significativos de usuarios.
- As liñas que unen puntos extremos do termo municipal co centro son as que menos usuarios presentan, en parte pola baixa densidade poboacional, máis tamén por ser zonas con forte presenza do vehículo privado.
- O descenso no número de viaxeiros, agás nalgúns liñas que foron potenciadas pola Compañía de Tranvías para dar resposta aos novos crecementos.

4. O PROCESO DE PRODUCCIÓN URBANÍSTICA NO MARCO ESPAZO-TEMPORAL DA ÁREA URBANA.

Neste capítulo central da tese abordaremos o desenvolvemento das pezas urbanas que se foron creando ao longo da segunda metade do século XX e na primeira metade do XXI. Para esta análise pareceunos acertado dividir o estudo por concellos, non tanto porque a meirande parte da información ven así recollida nas fontes estatísticas e de planeamento consultadas, senón porque a escala de actuación e a toma de decisións funcionou a este nivel, máis aló das puntuais accións estatais ou autonómicas levadas a cabo ao longo deste período de tempo. Asemade, fuxindo das notables similitudes, é posible categorizar cada un dos crecementos obtidos segundo a propia delimitación administrativa coma o reflexo dunha acción política concreta.

Con axuda dun sistema de información xeográfica elaborado para o fin da tese, iremos analizando cada un dos planeamentos xerais que se foron sucedendo no tempo e para cada concello, en sintonía cos procesos urbanísticos parciais que se desenvolveron. Precisamente, este modelo se coloca en tela de xuízo dado que “...la visión urbana ha sido prácticamente inexistente, y donde ha privado el interés particular o local, preocupado por las cuestiones reparcelatorias, sobre el general. Son muy pocos los Planes Parciales realmente ejemplares y en general han dado ocasión a piezas aisladas, mal relacionadas con el resto de la ciudad. (...) El Plan Parcial realmente ha sido un fracaso escandaloso, especialmente por el carácter autista que (...) ha llevado a un resultado como conjunto muy decepcionante para la ciudad. (Corominas, Sabaté, Sotoca, 2007, p. 7), en lo que la solución a las respuestas de conexión se ha confiado casi en exclusividad al vehículo privado.

Neste período de tempo, veremos a transformación experimentada dende o paso da cidade industrial, compacta na súa forma, ata o que se deu en chamar cidade difusa, con límites moito menos precisos. A difuminación da cidade é posible grazas a aparición da mobilidade motorizada individual, que ocupa os ocos deixados polas antigas expansións que se concentraban ao longo das estradas ou liñas férreas principais que introduciron as primeiras rupturas importantes no continuo urbano dende o segundo terzo do XIX (Pozueta, 2005, p.13). É pois unha colonización dende a cidade cara o medio rural usado só como soporte das actividades dunha poboación allea ao medio. Esta maneira de ocupar o territorio chega a Galicia con certo retraso e transformada respecto ás zonas economicamente máis activas do Estado, no digamos no espazo europeo, e tende a confundirse coa histórica forma de asentamentos, fracturando definitivamente o modelo histórico de asentamento chamado polo profesor Dalda; a longa fase de aldea (Dalda, 1992; González Cebrián, 2009, p.137).

O primeiro efecto foi a ocupación das beiravías que daban acceso a novos soares, máis tamén a posibilidade de crecemento de antigos núcleos rurais, que en moitos casos modificaron a súa orixe inicial para pasaren a formar parte da estrutura socioproductiva da cidade conservando o

seu emprazamento descontinuo da cidade²³⁹, feito xa constatado por Abel Bouhier que sinala a muda nas colleitas adaptadas ao mercado coruñés, ao mercado da cidade (Bohuer, 1979).

A metodoloxía empregada combina un traballo de elaboración de planos e cálculo de superficies *ad hoc* xunto a outro de busca de información a través dos institutos de estatística, tanto do Estado como da Comunidade Autónoma. Neste último caso incorporamos os datos de poboación, vivenda, número de vehículos e desprazamentos, tendo como ano de referencia o do último censo en 2001, pero incorporando outros anos da información aos que é posible ter acceso.

O estudo do planeamento pon de relevo a transcendencia que as experiencias do *zonning*, iniciado a finais do século XIX en Alemaña, e recollido na Carta de Atenas coma un dos principios básicos do Movemento Moderno (residencia, traballo, ocio e comunicacións), teñen no noso regulamento técnico e xurídico en materia urbanística. Neste punto cabe citar a deriva que seguiu o planeamento, afastado dos ideais renovadores para se converter “...en un complejo sistema de zonas, coeficientes, y normas que son el soporte jurídico de un emergente negocio inmobiliario” (Vegara, de las Rivas, 2004, p. 97). Sen excepción, os planos de estrutura orgánica e ordenación do termo municipal reflicten os usos globais do solo como manchas máis ou menos conectadas por unha rede viaria²⁴⁰ que actúa coma columna vertebral das propostas de crecemento. Esta disposición evidencia un motivo de desprazamento con orixe e destino en distintos puntos do territorio, no que a mobilidade por motivo de traballo é a máis clara, principal razón dos períodos conxestivos cotiás.

A importancia das políticas medio ambientais fomentou a aparición de experiencias innovadoras en todo o espazo europeo, aparelladas a toda unha profusa normativa que inspira o cumprimento de accións en pro da protección medioambiental (Gauzin-Müller, 2002). Nesta materia, constataremos a ausencia total de medidas innovadoras na última década, a inexistencia de calquera programación conxunta de cara a preservar o ecosistema e o que resulta máis paradoxico; a continuidade nas respostas que a enxeñería falcita para a resolución da situación de tráfico. Compre citar coma exemplo paradigmático a ZAC²⁴¹ de Beauregard, en Rennes, para edificar un total de 2.350 vivendas, no que a imbricación da arquitectura e o espazo natural resulta unha idea de proxecto dende o inicio²⁴². O barrio experimental de Wiikki, en Helsinki, resulta outro exemplo de integración dunha nova expansión urbana (2.500 vivendas) que inclúe un parque universitario e tecnolóxico no límite dunha reserva natural protexida. Ámbalas dúas actuacións son posibles grazas á política de solo público, que representa máis do 80% da oferta dispoñible. Debemos, por tanto, reivindicar a cultura do proxecto como elemento clave para facer cidade, máis aló de contidos temáticos das propostas (sotibilidade, compacidade, corredores verdes, etc) malia que sexan necesarios.

²³⁹ Véxase plano dixitalizado da estrutura de asentamentos extraída da foto aérea de 1957.

²⁴⁰ A maioría das veces, a clasificación da rede viaria baséase exclusivamente na titularidade do órgano administrativo que a posúe. O trazado estruturante que se lle presupón nos planos, contrasta co carácter funcional dos tramos, moi separados o un do outro. As propostas viarias emanadas do planeamento, no caso dos concellos de Oleiros e A Coruña, serviron como punto de apoio á creación de proxectos sectoriais que as tiveron en conta para conformar a proposta supramunicipal.

²⁴¹ ZAC: Zone de Aménagement Concerté. Equivalente ao Plan Parcial da lexislación española e galega.

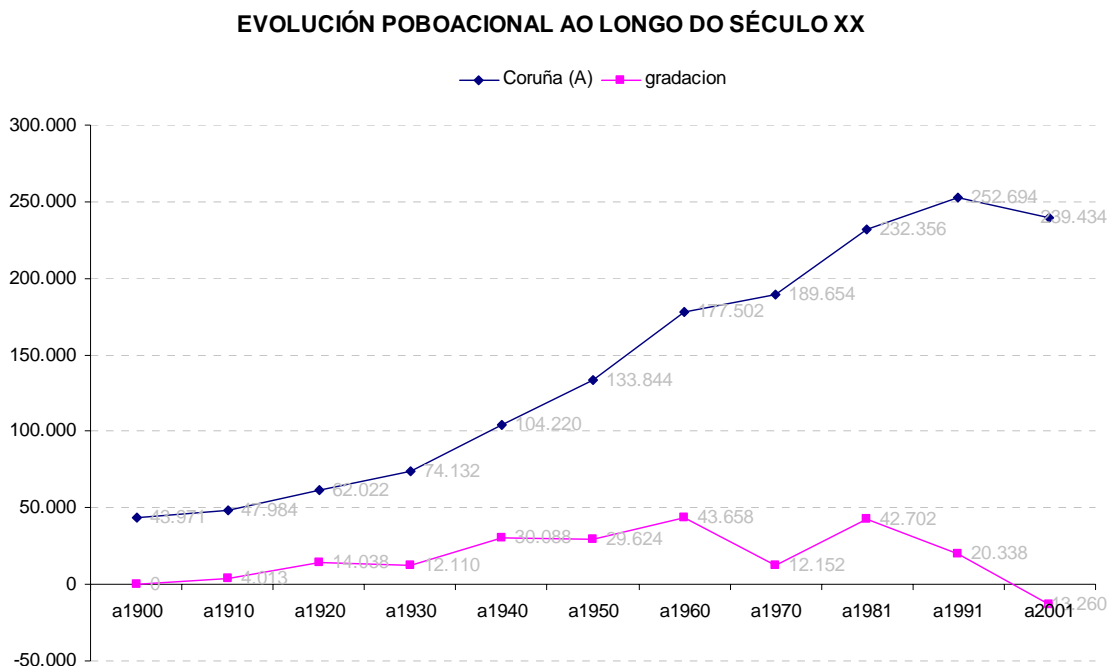
²⁴² Preservando e incluíndo os antigos camiños rurais (Gauzin-Müller, 2002).

4.1. A CORUÑA: DESENVOLVEMENTO COMPACTO E INTRODUCCIÓN DE PROCESOS CENTRÍFUGOS DE ALTA DENSIDADE A PRINCIPIOS DO SÉCULO XXI.

Non son poucos os estudos que se aproximaron dende diversas disciplinas á realidade humana que supón o enclave singular da cidade herculina. Dende a xeografía (Precado Ledo, 1990; Otón, 2003; Precado Ledo, 2007), pasando pola demografía (Aldrey, 2005) e a economía (Vence, 2008) ata os estudos da forma urbana e territorial dos arquitectos e enxeñeiros (Cebrián, 1984; Dalda, 1992; Martínez, 1992; Nárdiz, 2008). Ao ser esta, unha tese sobre a evolución do tecido recente que configurou a Coruña dos últimos corenta anos, témonos que apoiar nos traballos anteriores que deixaron abertas as liñas básicas de investigacións futuras.

Porén, tamén entran en xogo as novas formas de acceder aos datos, e sobre todo a capacidade de filtrar a excesiva cantidade que se oferta nos medios cibernéticos. Polo tanto, tentaremos ofrecer unha imaxe depurada dos máis salientables, invitando ao lector á consulta de tódolos datos recollidos nos apéndices deste traballo.

4.1.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL

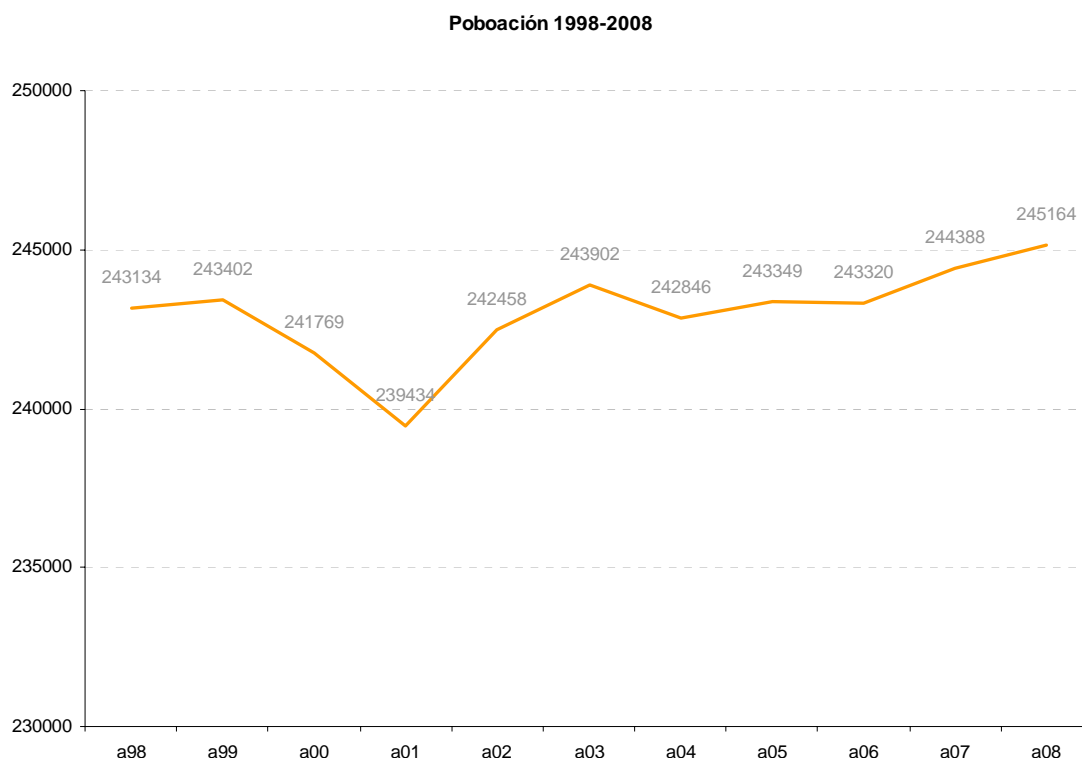


[G59] Gráfico 4.1.01. Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

O estudo parte das variables poboacionais, de vivenda e de número de vehículos e a información derivada destes tres indicadores así como da interoperabilidade entre eles. O censo de 2001 é o punto de partida das pescudas, se ben, apoiáremoson noutros anos para elaborar gráficos secuenciais. Así, para a poboación ilustramos o período que vai dende a ano 1900 ata o 2001 no que o crecemento relativo da cidade foi en total dun 407,35%, pasando dunha

poboación de 43.971 a 239.434 habitantes²⁴³. O aumento intercensal máis grande produciuse na época da II República cun valor relativo superior ao 40%, sen embargo, en valores absolutos o período de 1950 a 1960 supuxo a acollida a máis de 43.000 novos habitantes, seguido moi de cerca do período 1970-1981 con 42.702 novas persoas.

O período que vai dende 1950 ata 1991 supón o de máximo crecemento poboacional da cidade, que pasa de 133.844 a 252.694 habitantes, o que supón un aumento do 88,8% en corenta anos.



[G60] Gráfico 4.1.02. Evolución poboacional concello da Coruña 1998-2008.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

No período de vixencia do PXOM do ano 1998, a evolución poboacional foi mínima (gráfico 4.1.02), rexistrándose un fondo de val no censo do 2001 que indica a primeira perda de poboación da cidade central nos períodos intercensais, para a continuación encamiñarse cara unha lenta recuperación sen se aproximar aos valores máximos do censo do ano 1991.

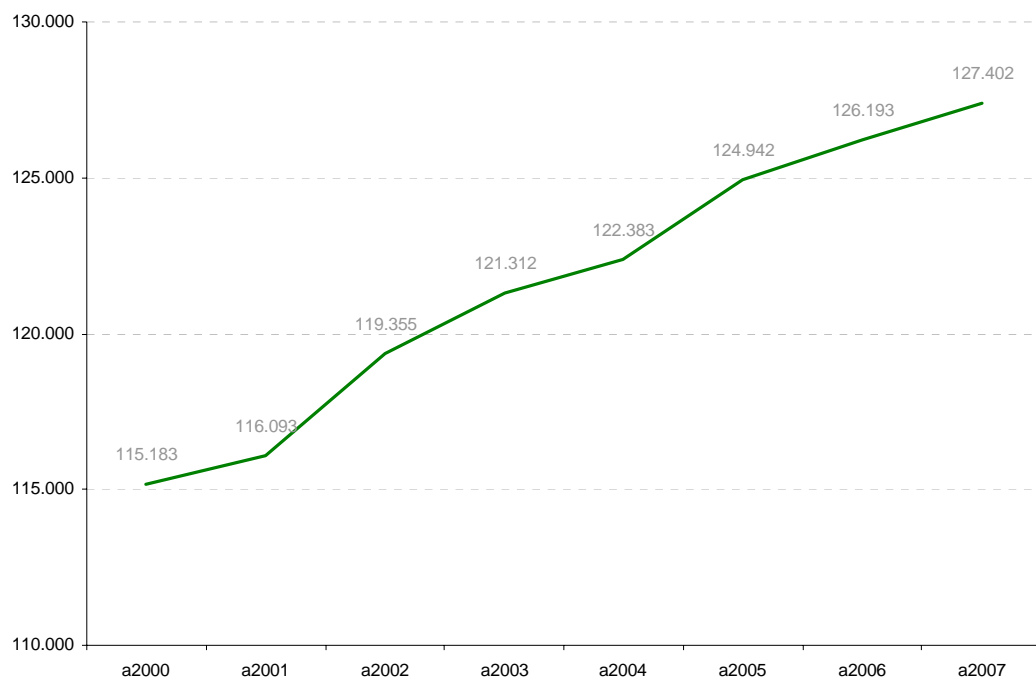
O mesmo gráfico referido á construción de vivendas (4.1.03), amosa sensibles variacións que no cómputo global fixeron aumentar un 10,61% o patrimonio inmobiliario do termo municipal ao pasar de 115.183 a 127.402 vivendas no período 2000-2007. O total suma 12.219 novas vivendas que coincide co momento de máxima expansión do chamado *boom inmobiliario*.

No terceiro gráfico (4.1.04), o número de turismo pasa de 98.624 en 1998 a 116.992 no 2008, o que representa unha porcentaxe do 18,62%. Polo tanto, cabe destacar como primeira conclusión a absoluta independencia entre a variación da poboación respecto aos outros dos

²⁴³ O antigo concello de Oza foi absorbido polo Concello da Coruña en 1912.

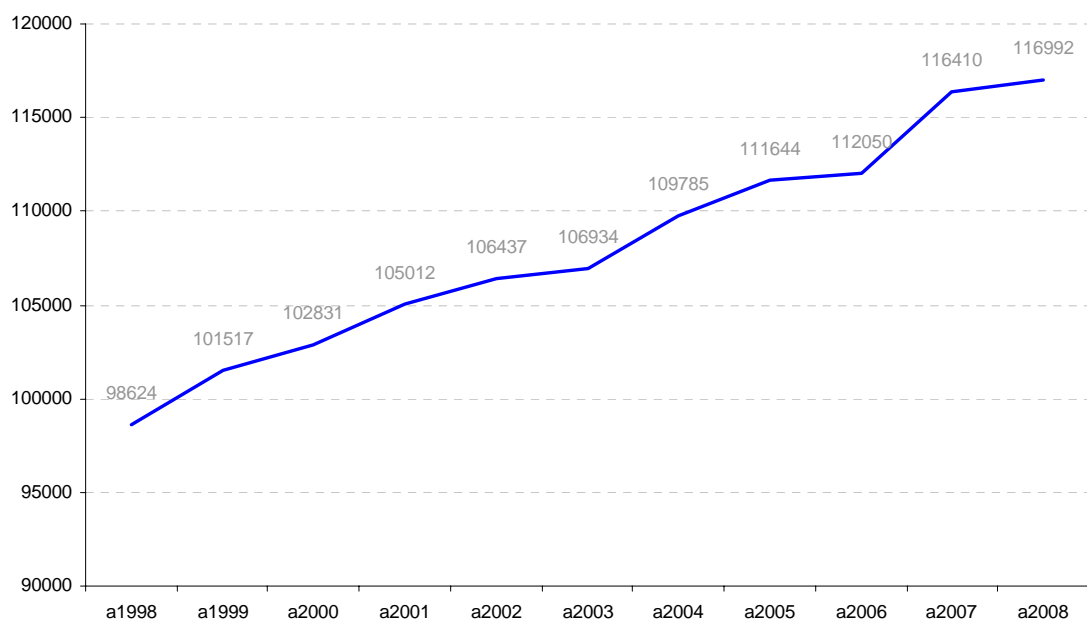
índices estudados; a vivenda e a motorización, xa que mentres a primeira flutúa nun rango moi pequeno, os outros dous aumentan a súa participación.

Parque de Vivendas 2000-2007

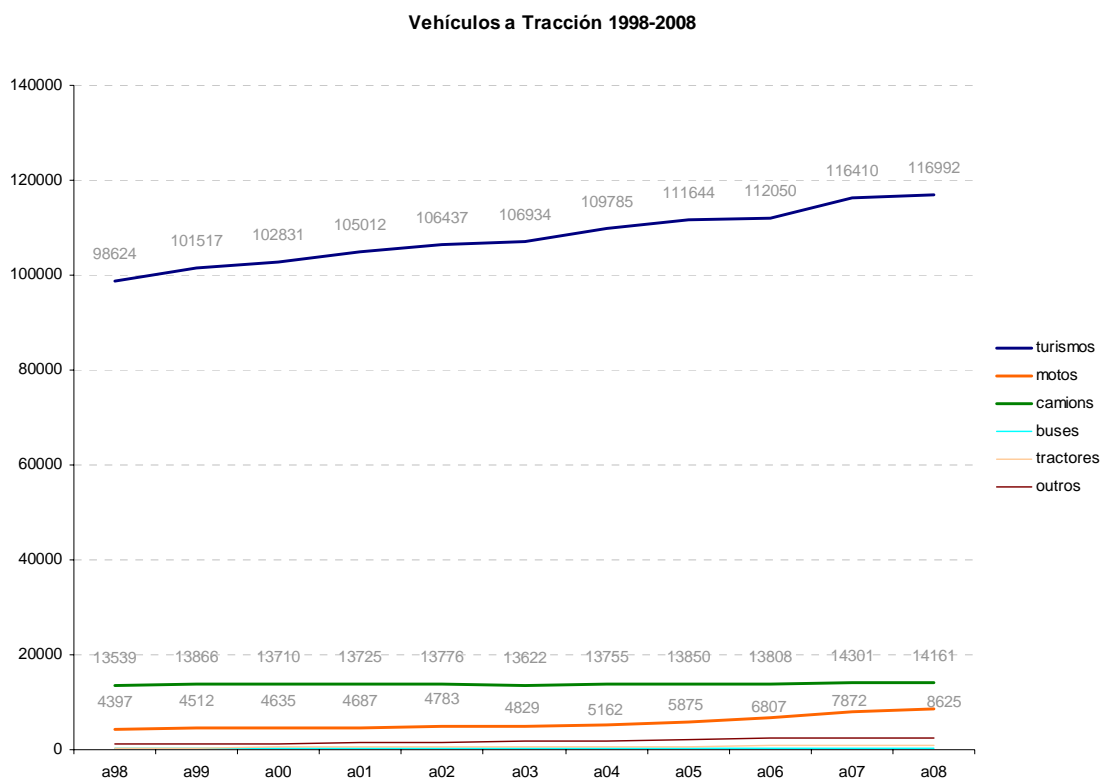


[G61] Gráfico 4.1.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Turismos 1998-2008

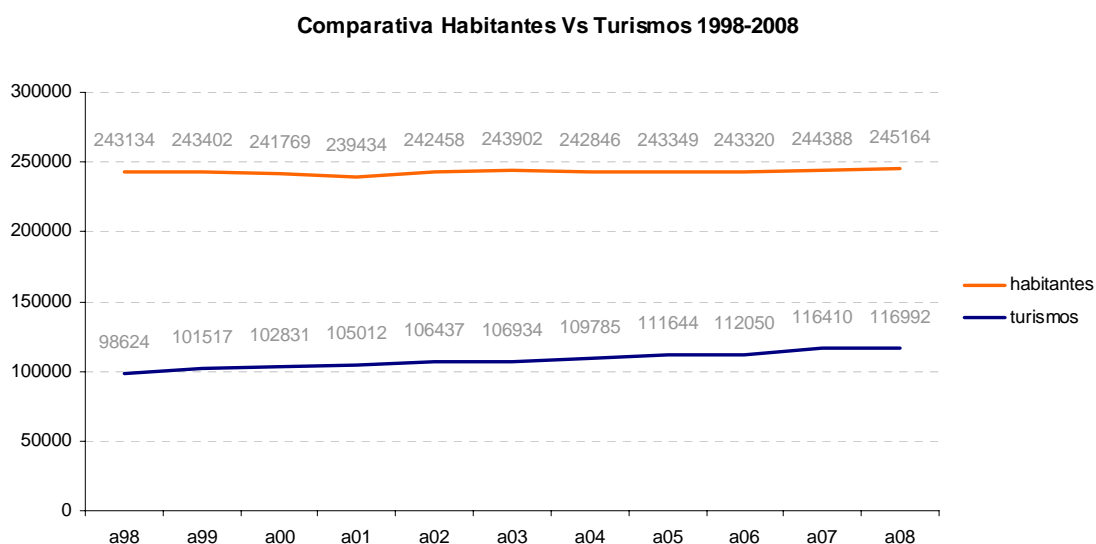


[G62] Gráfico 4.1.04. Evolución do Parque Automobilístico. 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.



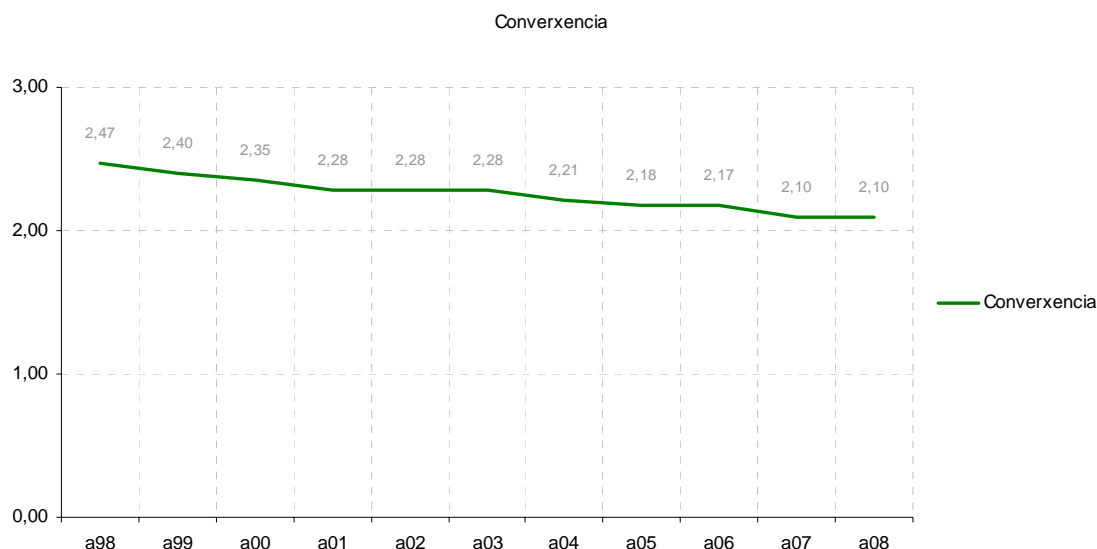
[G63] Gráfico 4.1.05. Evolución do número de vehículos durante a década 1998-2008
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

No decenio 1998-2008 a porcentaxe de turismos respecto aos outros medios motorizados, sempre foi superior ao 80%. Unicamente, os vehículos de dúas rodas experimentan sensibles subas²⁴⁴ que están moi lonxe de acadar os 18.368 novos turismos.



[G64] Gráfico 4.1.06. Evolución do número de turismos fronte ao incremento poboacional durante a década 1998-2008
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

²⁴⁴ En total o número de vehículos de dúas rodas aumentou en 4.283 novas unidades, o que supón un incremento porcentual de preto do 50% no decenio 1998-2008.



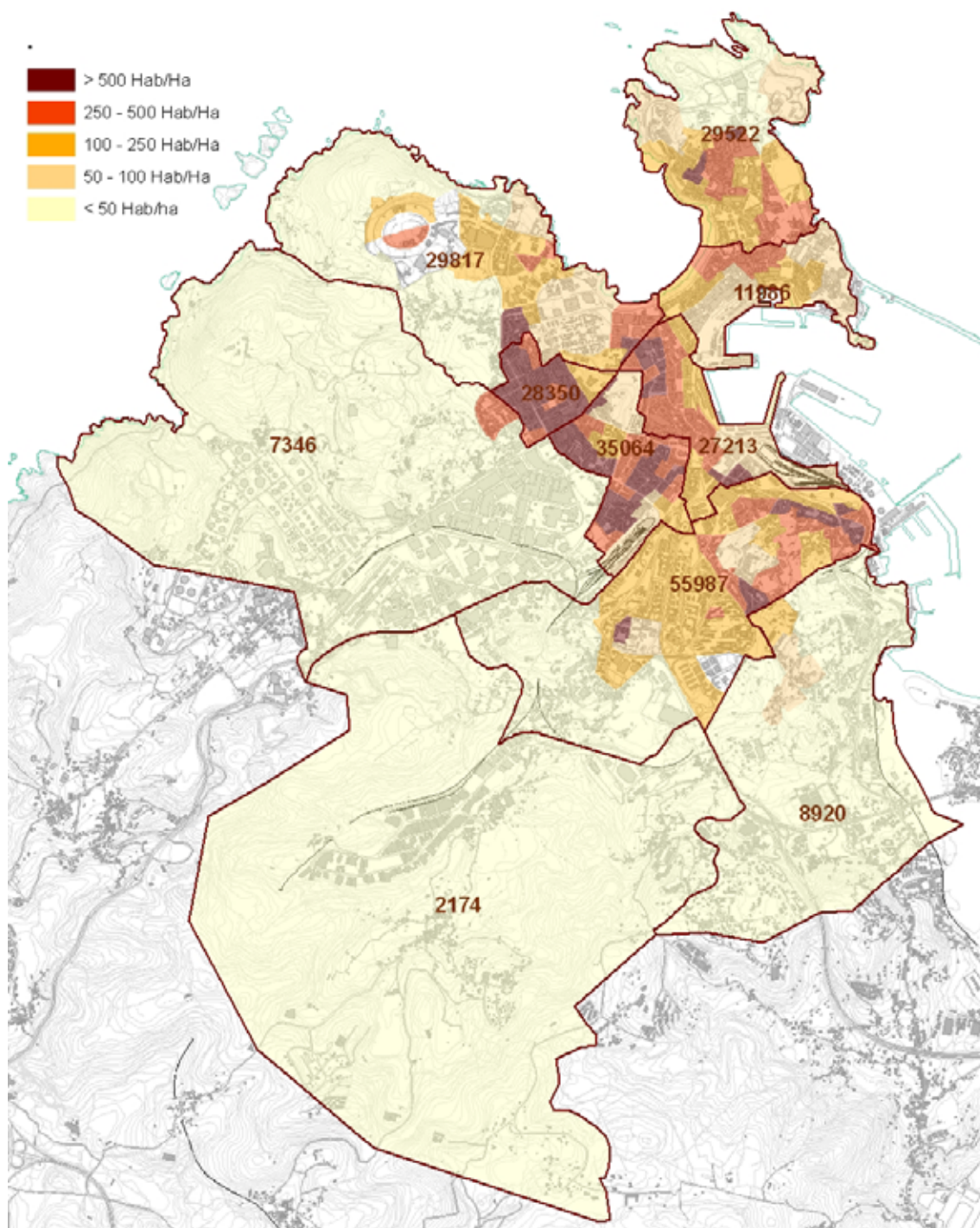
[G65] Gráfico 4.1.07. Índices de Converxencia 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Esta valor contrasta notoriamente, para os mesmo período de tempo, coa porcentaxe de incremento poboacional, que se sitúa no 0,83%; cun valor neto absoluto de 2.030 novos individuos empadroados. Así, podemos obter o **Índice de Converxencia**²⁴⁵ para o período estudado durante cada ano, que pasa dun 2,47 ata o 2,10 do ano 2008 que nos vai indicar a existencia dun vehículo privado por cada dúas persoas. Pódense consultar estes datos nos gráficos 4.1.04 e 4.1.05 da páxina anterior.

Pasamos agora a describir sobre o plano as seccións censais, datos cunha clara compoñente xeográfica, dado o número de rexistros; 181, que fan pouco flexible unha representación en gráficos convencionais. Estes datos fan referencia a localización espacial por densidades dos indicadores estudados; poboación, vivenda e turismos para o censo de 2001. O número que aparece sobreimpreso é o montante total de cada Distrito Censal, agás no último caso que representa o índice de motorización por distritos.

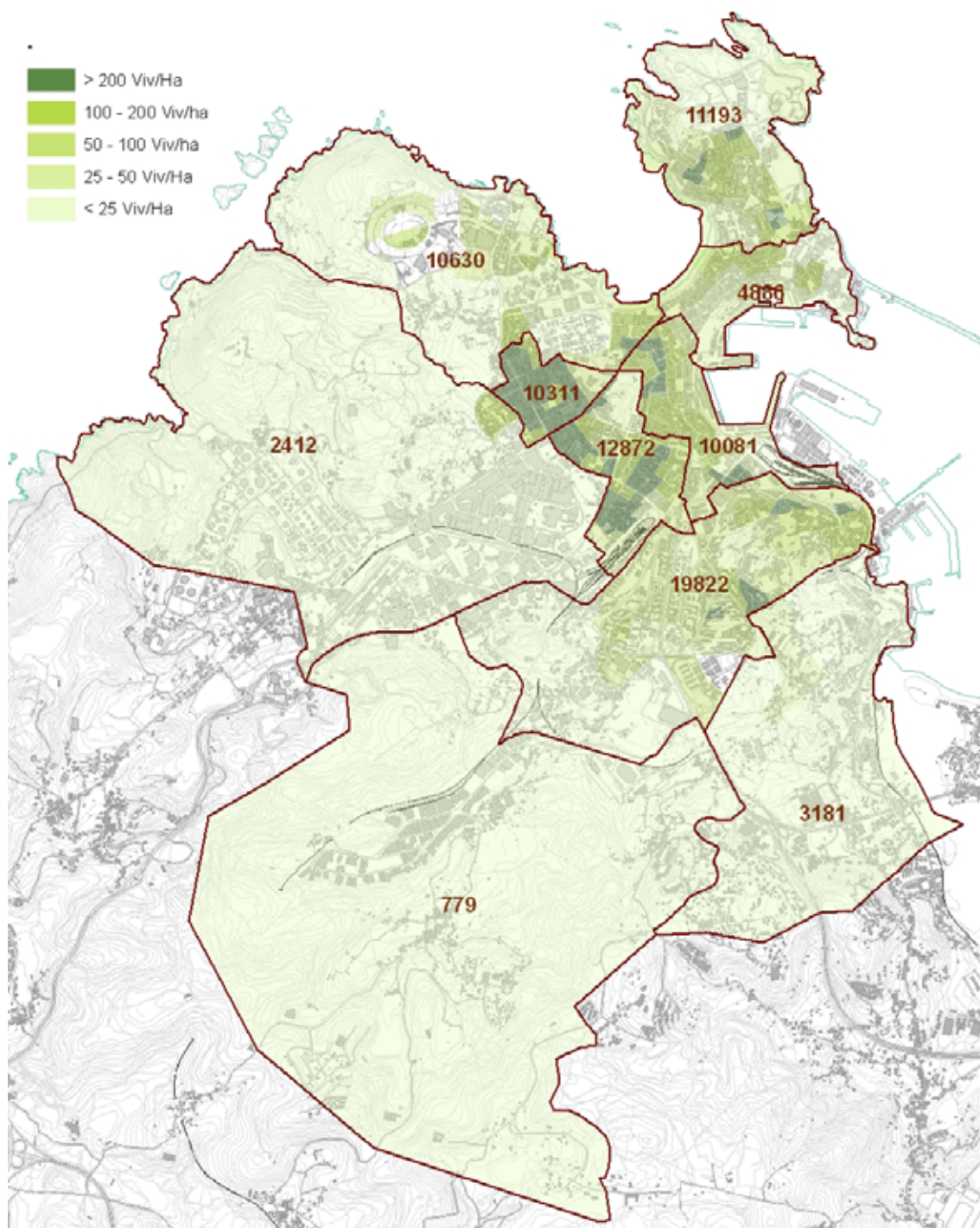
As seccións censais son delimitacións elaboradas polo INE a partires de polígonos que engloban unha poboación que estea cerca dos dous mil habitantes. Se ben, estas delimitacións poden no axustarse a criterios urbanísticos compre coñecelas para obter información respecto á situación socio-económica de cada recinto, única vía de coñecemento directo sobre as fontes de datos públicas e accesibles. No momento da captura dos datos estaba feita a delimitación de certos recintos no plan parcial dos Rosais e de Matogrande, que non tiñan correspondencia alfanumérica polo que se decidiu deixalos sen datos.

²⁴⁵ O Índice de converxencia corresponde ao cociente entre o número de habitantes e o número de turismos, que como vemos no gráfico se vai facendo cada vez máis pequeno, o que equivale a dicir que a motorización por parte da cidadanía se incrementou nos últimos anos.



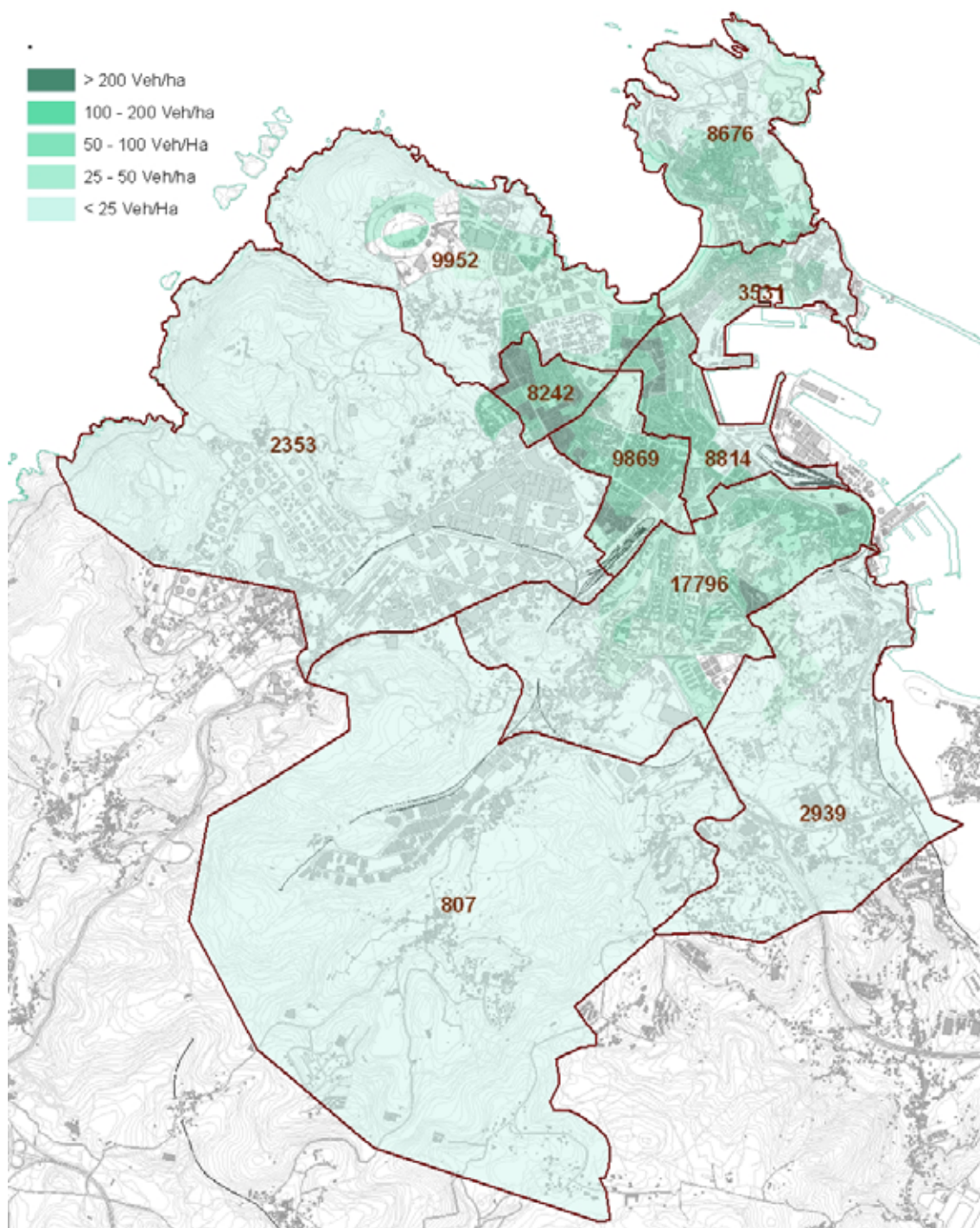
[125] Imaxe 4.1.01. Seccións Censais: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A imaxe 4.1.01 representa a irregular distribución da poboación segundo as delimitacións censais, máis precisas nas contornas urbanas que as delimitacións parroquiais de orixe rural. O núcleo máis denso atopámolo emprazado entre Peruleiro, Agra do Orzán, Sagrada Familia, Os Mallos e A Sardiñeira sen solución de continuidade e superando os 500 habitantes por Hectárea. Outras zonas igualmente poboadas son as da Gaiteira e Os Castros e a cara sur da rúa Juan Flórez. No senso contrario; os Distritos 08, 09 e 10 non acadan os 50 Hab/Ha en practicamente ningunha das súas seccións, polo que podemos distinguir a zona compacta da cidade cunha zona periurbana dentro do propio termo municipal.



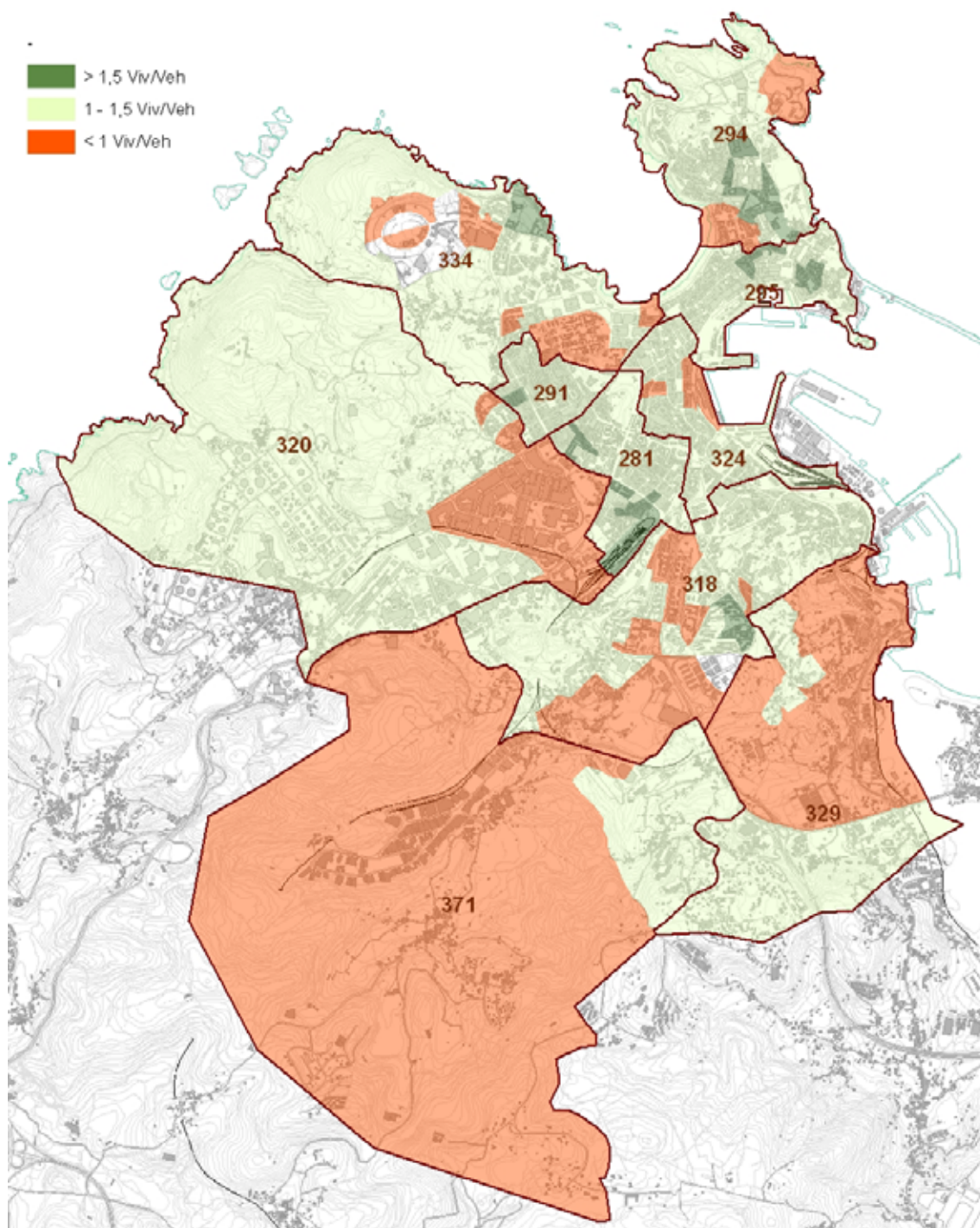
[126] Imaxe 4.1.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A imaxe por densidades de vivendas é un espello de que acontece coa densidade de poboación (4.1.02) sendo os barrios máis poboados aqueles que se construíron coa posta en práctica do Plan de Aliñacións do ano 1949 e o aumento de altura que outorgaban as ordenanzas do Plan Xeral de 1968 nas zonas consolidadas. Tanto nos datos como na cartografía utilizada non aparecen as urbanizacións do distrito 09 correspondente a Novo Mesoiro, O Carón e Altamira, así como a complexión do solo urbano da urbanización Breogán iniciada nos anos setenta. Estes desenvolvementos urbanísticos residenciais do PXOM'98 son os primeiros dentro do termo municipal que non se emprazan en contigüidade co solo urbano consolidado.



[127] Imaxe 4.1.03. Seccións Censais: Densidade de Turismos ano 2001
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

A imaxe 4.1.03 representa a densidade de turismos por seccións e ven de coincidir coas anteriores en canto á distribución espacial dos mesmos. Interesa salientar a situación do casco antigo da cidade e o barrio da Peixaría, que non amosando valores especialmente densos en canto ao número de vehículos, son destino de gran número de turismos durante as horas diúrnas por motivo de traballo, negocio e lecer (Díaz, 2000). Precisamente, as novas urbanizacións das que falábamos no parágrafo anterior, desvinculadas da trama urbana serán grandes consumidoras do transporte privado nas vías DP-0512 (Feáns) e DP-3006 (A Zapateira) ao non garantirse con suficiente previsión a demanda de transporte público.



[128] Imaxe 4.1.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

A relación existente entre o número de vivendas e o número de vehículos que era de singular parecido respecto ao indicador poboacinal, adquire un significado máis completo na imaxe (4.1.04) onde se poden apreciar en cor vermella aquelas zonas da cidade con maior número de vehículos que de vivenda. Así, as zonas con abundancia de vivenda unifamiliar (Cidade Xardín, As, Xubias, A Pasaxe, Casablanca, Uxes, Someso, etc.) xunto cos ensanches e reformas interiores dos diversos plans xerais (Matogrande, Os Rosais, Ventorrillo, Elviña, Durmideiras, Zalaeta, etc.) delimitan as zonas con maior profusión do vehículo privado por vivenda. O valor sobreimpresso responde á taxa de motorización por cada 1.000 habitantes.

4.1.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

Como acabamos de ver, o censo de 2001 recolle unha serie de datos que representan unha foto fixa do territorio en canto a; poboación, vivenda e número de vehículos. O planeamento urbanístico vainos permitir entender como se foi construindo na súa foma a cidade, consolidando un modelo compacto de construción por pezas que se adiviña na Lei estatal do ano 1956 e que virá reforzada nas sucesivas revisións posteriores ata datas moi recentes, no que se engaden á estrutura anterior, formas suburbanas de construción mantendo as densidades edificatorias propias da cidade.

A.-O ENSANCHE

Con anterioridade á *Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* de 1956 e ao Estatuto de Calvo Sotelo de 1924, o crecemento da cidade virá rexido pola Ley de Ensanche²⁴⁶, de decembro de 1892 e anteriormente pola Real Orden de 25.07.1846 sobre proxectos de aliñacións²⁴⁷.

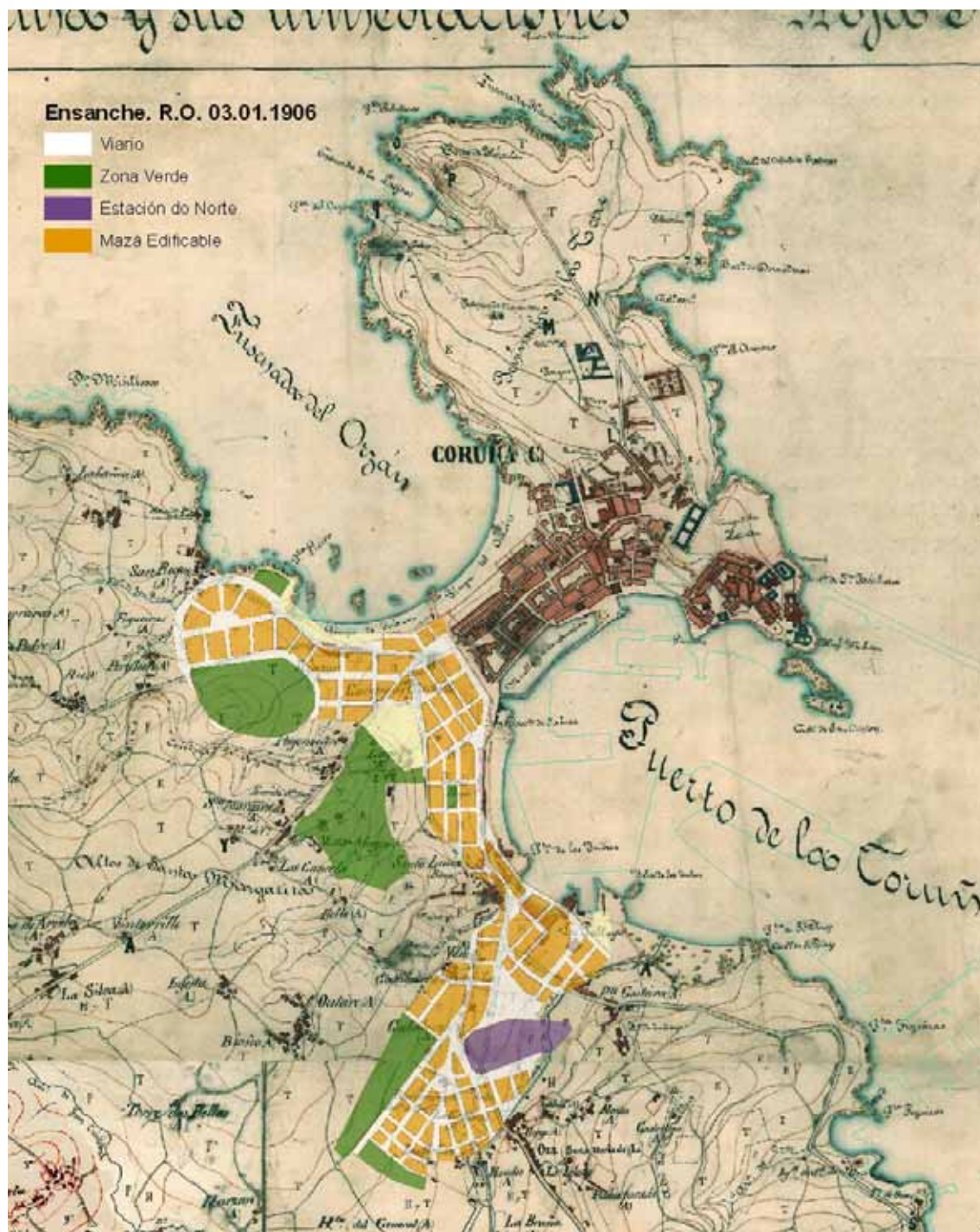
A irrupción da era industrial no século XIX virá acompañada dun crecemento poboacional na contorna das cidades, ou enchendo os espazos baleiros no seu interior. O ensanche é a resposta da nova burguesía ás necesidades de aloxamento acorde co novo concepto de cidade, que inclúe o embellecemento da mesma así como a reserva de espazos para os novos equipamentos urbanos.

No caso da Coruña, o tamaño do novo crecemento proposto resulta significativo se o comparamos coa superficie da cidade existente. Sen embargo, dentro das ampliacións urbanas estatais resulta modesta, se cabe máis se o comparamos co crecemento “ilimitado” do proxecto barcelonés (Sabaté, 1999, p. 237). A difícil orografía fará que as pezas se vaian encaixando polas cotas máis baixas, deixando como parques urbanos as zonas de maior relevo, do que unicamente se conserva o Parque de Santa Margarida meguado nos seus catro costeiros.

Ao estudo tipolóxico da mazá e da parcela, temos que engadir unha reflexión sobre a localización dentro da cidade existente. Esta forma de crecemento vaise localizar en continuidade coa cidade, en terreos fertís e con suaves pendentes, onde o espazo público tórnase relevante, netamente a aplicación e regularización do viario. A rúa, antes que soporte do vehículo privado, é un espazo de relación social, de acceso á vivenda, de ventilación e asoleo residencial; e por tanto precisa dunha dimensión ata entón carente en toda a cidade, agás nos frontes de mar.

²⁴⁶ O primeiro texto legal sobre este tema remóntase a 1964. Véxase en Sabaté (1999) un estudio exhaustivo sobre o ensanche barcelonés onde se recollen os procesos de transformación, evolución e reestruturación das ordenanzas no período dende 1856 ata 1891.

²⁴⁷ Compre dirixir a atención ao libro *La Ciudad a través de su Plano*, do profesor González Cebrián-Tello (1985), onde se fai unha minuciosa descrición analítica dos procesos de construción da cidade da Coruña dende os primeiros levantamentos militares. Na última etapa se estudan os planeamentos urbanísticos aprobados ata o de 1968 e as propostas que non obtiveron as autorizacións pertinentes, en especial o Plan Cort de 1945, do que fai un considerable esforzo por detallar cada unha das súas particularidades.



[129] Imaxe 4.1.05. Estrutura do Ensanche de Principios do Século XX sobre Plano militar de 1965.
Fonte: González Cebrián-Tello. Elaboración Propia.

En 1877, A Coruña contaba cunha poboación de 33.739 habitantes distribuídos nunha superficie de 78,725 Ha. De aquí deducimos unha densidade de 428,56 Hab/Ha. Recordemos que nesta época se están a desenvolver os traballos de conexión ferroviaria Coruña-Palencia e se están elaborando os plans de estradas estatais. O primeiro proxecto de ensanche da cidade data de 1880 apoiado na cartografía elaborada polos enxeñeiros Barón e Yáñez, sendo o gañador dun concurso público²⁴⁸ que delimitaba as zonas máis próximas á muralla da Cidade Baixa ou Peixaría; O campo de Carballo e a Horta de Garás. A superficie ordenada era de 42 Ha. e se pretendía levar á práctica executando a *Ley 22.11.1876 de Expropiación*. Foi aprobado por Real Decreto o 16 de novembro de 1883, pero ata 1887 non empezaron as obras. O

²⁴⁸ Proposta do arquitecto Juan de Ciorraga.

resultado foi a necesidade de realizar unha nova expansión²⁴⁹ apoiada na Ley de Ensanches de 26.07.1992, que foi concedida por Real Orden o 16 de xullo de 1904 pola *Dirección General de Administración*²⁵⁰. O Regulamento para a aplicación do Ensanche foi aprobado por Real Orden 03.01.1906 e significou o arranque da cidade burguesa por excelencia, tal e como fixeran outras cidades no contexto español durante toda a segunda metade do XIX.

Este Ensanche, que recollemos na imaxe 4.1.05, ocupa unha superficie de 158,19 Ha e recolle a delimitación do primeiro ensanche xunto con dúas expansións a ambos lados daquel, apoiándose no camiño de Riazor e traspasando o barrio de Santa Lucía cara A Vera, Castiñeiras, Cabaleiros e a Camposa, ata chegar ao rego de Monelos e a Granxa Experimental, incorporando dentro dos seus límites a Estación do Norte (González-Cebrián, 1984). O Plan de Ensanche dispoñía tres grandes zonas verdes; a primeira en Riazor, a segunda delimitada polo Camiño Real de Fisterra e o barrio de Santa Lucía e a terceira nunha posición a media ladeira entre as aldeas de Outeiro e O Vioño e o rego de Monelos, cunha superficie total de 40,3 Ha. dando así suficiente resposta as necesidades hixienistas que levaran a formular o concurso. Polo resto, os lotes de mazás edificables seguían unha trama ortogonal de doada execución apoiada nunha suave ladeira cara o mar.

Ao longo do tempo, o plan se foi desvirtuando froito de sucesivas actuacións dende varias fronte, tanto a nivel estatal como municipal. Dentro das actuacións estatais dentro do límite atópanse; a supresión do parque público que acompañaba a expansión cara Monelos para construír a nova estación de ferrocarril que enlaza con Santiago, os plans para suprimir a estacións do Norte e as expansións do porto coa creación do peirao de San Diego derrubando os baluartes e restos do castelo sito preto da Palloza. A nivel municipal as actuacións afectaron a unha maior superficie, e cabe destacar as seguintes; no sector de Riazor: creación da Cidade Xardín en 1922 consistente na ocupación de 6,3 Ha. para a construción de 76 vivendas unifamiliares, suprimindo o parque público, alegando a promotora *Sociedad Coruñesa de Urbanización*, que o parque central de Joaquín Costa tamén minguado, agora Santa Margarida, era suficiente para a poboación urbana. O mesmo ensanche de Riazor sofre alteración da súa aliñación orixinal en 1935, creándose a praza do Mestre Mateo. Asemade, se suprimen as mazás cara San Roque e Peruleiro para emprazar a Cidade Deportiva e a Cidade Escolar concentrando un gran número de centros docentes como o Instituto de Ensinanza Media, a Escola de Altos Estudos Mercantís, a Escola Normal de Mestres, a Escola de Náutica e o Fogar Calvo Sotelo, este último promovido pola Deputación.

As deficiencias detectadas no Plan de Ensanche foron analizadas polos profesores González Cebrián-Tello e Gallego Jorreto no monográfico que a revista *Ciudad y Territorio* dedicou a Galicia en Xullo de 1975. En concreto os profesores sinalan:

“El Plan de Ensanche fue incapaz de canalizar el desarrollo de la ciudad, por una parte debido a la reducida dimensión de su área planeada, y su carácter apoyado en la legislación vigente en la época, que lo define como trazado regulador de crecimiento del

²⁴⁹ Según proxecto de Mariño Soraluce.

²⁵⁰ Revista *Ciudad Y Territorio*, 1975, ½. González Cebrián-Tello e Gallego Jorreto

extrarradio sin ordenanzas del espacio circundante; todo esto lo hicieron instrumento no adecuado a los profundos cambios de esta época. (...) Todo ello pone de manifiesto lo inconsistente del instrumental urbanístico de la época, incapaz de controlar el desarrollo urbano.”

González-Cebrián, Gallego Jorreto en Revista Ciudad y Territorio. 1975. num ½. P. 80

A raíz destas afirmacións pódese concluír que o crecemento da urbe, que dende 1910 ata 1940 duplica a súa poboación pasando de 47.000 individuos a máis de 104.000, se produce de xeito espontáneo por densificación ao redor do planificado pero evitándoo, como acontece no resto das cidades, especialmente Madrid (Sambricio, 1985), ao non existir lexislación específica que prohiba tales actuacións.

B. O PLAN DE ALIÑACIÓNS DE 1949.

O Plan de Aliñacións foi probado pola *Comisión Central de Sanidad* o 19 de maio de 1949²⁵¹ e redactado polo arquitecto J. Rodríguez-Losada e o enxeñeiro P. Iglesias Atocha despois de que se creara unha Oficina Técnica Municipal un ano antes para este fin (González-Cebrián, 1984). É a finalización dun longo proceso empezado en 1940 cando a corporación municipal decide convocar un concurso de anteproxecto de urbanización que queda deserto nos dous primeiros postos. Ante de proseguir debemos mencionar que o termo municipal creceu en trinta mil persoas na década dos anos corenta, que sumadas ás trinta mil da época republicana, suman un total de sesenta mil persoas en tan só vinte anos.

Se encarga a Don Cesar Cort, que fora membro do xurado, a presentación dun proxecto de ordenación da cidade en base as determinación do fallido concurso. En 1945, entrega o proxecto en base a un sistema orgánico de crecemento que toma en consideración os núcleos existentes e a topografía do ámbito proxectado.

O proxecto, en palabras de González-Cebrián responde a unha “reacción ideolóxica contra os planes de ensanche e as súas trazas ortogonais”, partindo da base dos núcleos existentes e completando a malla con vías arteriais de conexión. O plan así presentado atende rigorosamente as cuestións de forma urbana, con especial atención á estética final, como apoio ao crecemento orgánico da cidade²⁵² conservando a estrutura orixinal dos poboados existentes. Ademais da marcada compoñente estética; o plan incidía na política de accesos á cidade, tanto de viaxeiros como de mercadorías, emprazando a estación de mercancías preto do porto e formulando unha nova vía de comunicación directa entre o Centro e a ponte da Pasaxe, xerme do que será a Avenida de Lavedra.

Asemade, o plan propón unhas normas comarcais e fai fincapé na necesaria organización dos concellos limítrofes o que fai notar que os técnicos da época eran conscientes do cambio

²⁵¹ Segundo o Estatuto de Calvo Sotelo de 1924.

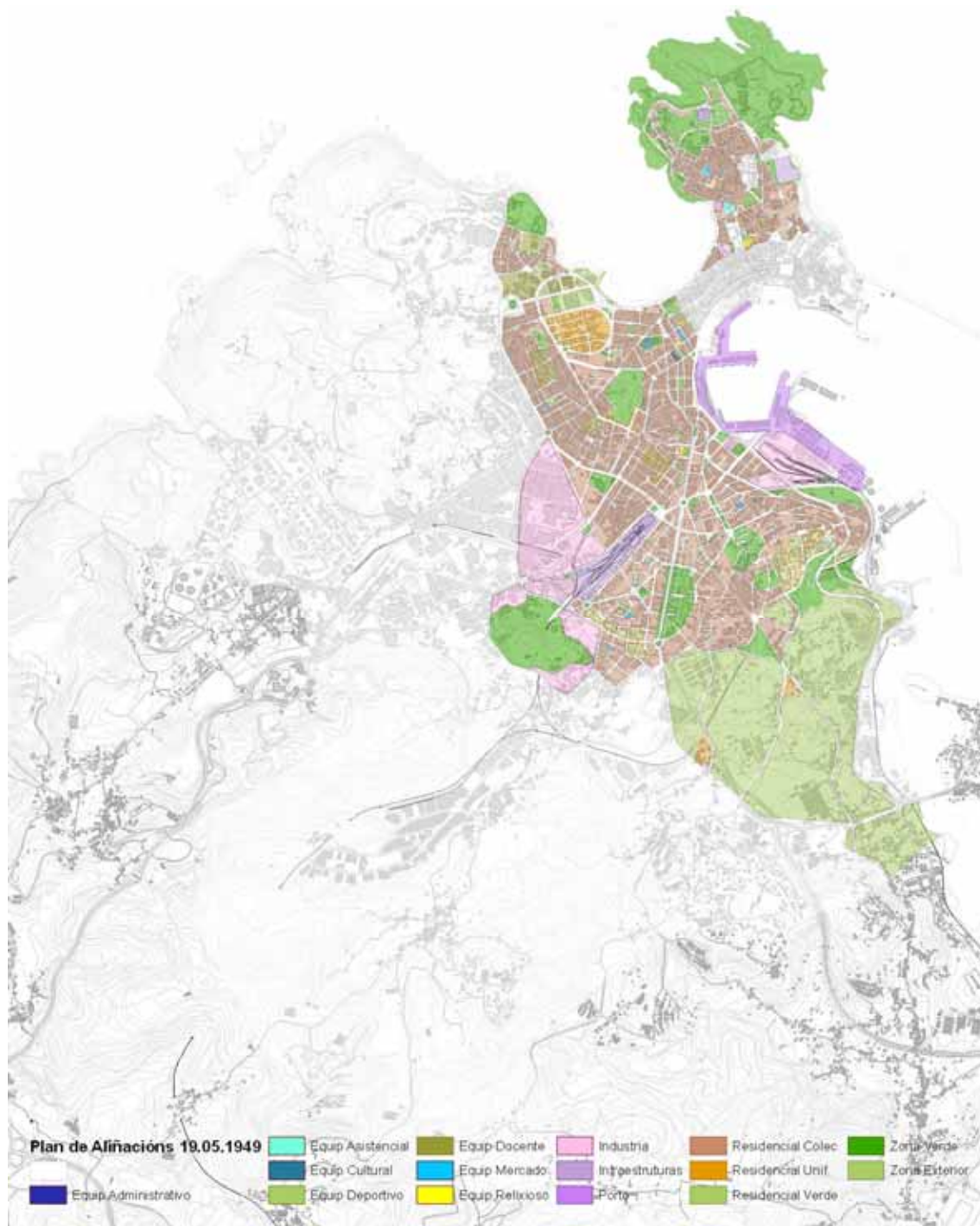
²⁵² Para profundizar neste plan resulta imprescindible a lectura do libro: *La Ciudad a Través de su Plano* de José González-Cebrián Tello, 1984, onde por medio de imaxes do propio plan se fai unha pormenorizada análise do mesmo.

substancial que estaba a ocorrer na Galicia rural moito antes da chegada dos plans de industrialización dos anos sesenta e o chamado “*Desarrollismo*”.

Porén o Plan Cort foi desestimado dado que era sumamente complicada a súa materialización; pois as opcións de renovación urbana que propoñía, incluso con novos trazados que esquecían os existentes, chocaban de fronte cos intereses creados, tantos particulares como do Estado. Dende instancias municipais, tamén se lle achacou que dedicara só 18 Ha. de solo industrial, que foi utilizado para non dar por aprobada a proposta.

Así, o Plan de Aliñacións do ano 1949, nace como un plan de compromiso, en palabras de González-Cebrián e Gallego Jorreto, pois intentará compaxinar as determinacións do infrutuoso Plan Cort de 1945 e as actuacións postas en marcha polo Estado e a mesma corporación local; concretamente a expansión do porto, a remodelación ferroviaria San Cristobal – San Diego, e a zona deportivo-escolar de Riazor. Asemade, fará un esforzo por corrixir o crecemento descontrolado que se estaba a producir no exterior do Ensanche de 1906 incorporando o xa construído dentro dos eixes delimitados.

O plan deixa fora a cidade construída; tanto a cidade alta como a peixaría non serán obxecto de remodelación salvo o que atinxe as vías de comunicación principais, e concentra os seus esforzos de ordenación sobre o terreo adxacente tanto pola zona de Monte Alto como nas ladeiras que pechan o istmo, incluíndo a delimitación do ensanche de 1906 e as súas modificacións, transformándoo en parte na zona da Estación do Norte.



[130] Imaxe 4.1.06. Usos do Solo. Plan de Aliñacións de 1949.
 Fonte: Concello da Coruña: Arquivo Municipal. Elaboración Propia.

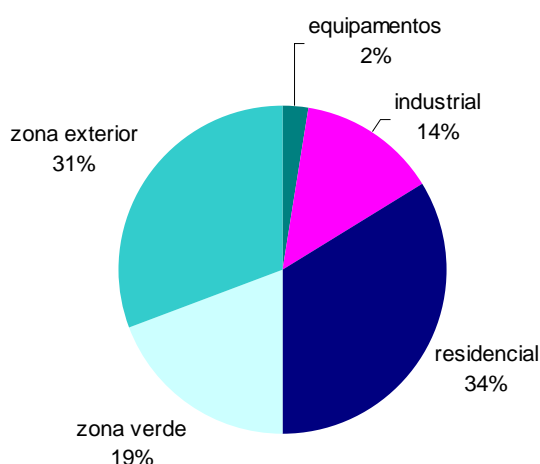
Este plan recolle a política de accesos do Cort, matizando os trazados, dos que se desprende un sistema principal en forma de malla que coserá os distintos barrios e co protagonismo indiscutible da avenida de Lavedra pensada como vía principal da cidade interrompida ritmicamente por rotondas que dan acceso ás vías de rolda transversais; San Cristovo, Outeiro-Estacións (actual Ramón y Cajal) e Nelle. O trazado da Avenida de Lavedra foi modificado polo Ministerio de Fomento, sendo o proxecto definitivo de 1952. As roldas de Outeiro e Nelle, practicamente non sufriron cambios, eliminouse a denominación da Rolda de Estacións e a Rolda de San Cristovo que daba acceso á parte sur da nova estación de ferrocarril cara Lonzas e A Grela foi suprimida no contacto coa rolda de Outeiro na Av. de Finisterre pola Construción do Polígono da Grela a finais dos anos sesenta e principio dos setenta.

Entre o resto dos vías de acceso compre falar da nova creación da Avenida de Arteixo que une o centro da cidade coa estrada dos Baños de Arteixo, e irrealizado Camiño Francés; vía que unía o núcleo rural de Eirís de Arriba na antiga estrada de acceso á cidade, coa avenida de Lavedra. En canto á estrutura do plan , este dividía o termo municipal en tres áreas;

- **INTERIOR:** A cidade alta e o barrio da Peixaría que unicamente atañen ao proxecto en canto ás vías de comunicación; Avenida da Mariña, Rolda do Orzán interconectadas pola Rolda de Monte Alto.
- **ENSANCHE:** Constitúe o proxecto de Aliñacións, incluíndo o Plan de Ensanche de principios de século XX. Divide a cidade en doce barrios autosuficientes enlazados por vías diagonais que unen prazas, seguindo o criterio de Cort. A altura máxima de edificación sería de de 1,5 o longo da estrada, norma que foi substituída por sucesivas modificacións que posibilitaron o aumento de altura das edificacións.
- **EXTRARRADIO:** O Plan non entraba a dar resposta máis sinalaba as zonas agrícolas e de localización industrial, remitindo para futuros proxectos parciais que definiran outros usos e ordenaran os poboados absorbidos.

Segundo o profesor González-Cebrián a superficie urbanizada ascendía a un total de 698 Ha, dos cales 298 pertencían a edificables sen capacidade industrial, contando ademais cun 10% da superficie para dotacións públicas e 86 Ha de zonas verdes. O teito poboacional se establecía en 128.071 persoas que se engadirían as xa existentes. A poboación da mesma zona delimitada acadaba no ano 2001 os 177.603 veciños²⁵³ segundo o INE, superando en 50.000 persoas aquelas predicións, o que trouxo consigo a elevación de alturas, ocupación de zonas verdes e redución do espazo reservado a equipamentos a prol de zonas residenciais.

Reparto de Superficie do Plan de Aliñacións de 1949



[G66] Gráfico 4.1.05. Reparto da Superficie do Plan de Aliñacións de 1949.
Fonte: Elaboración Propia.

²⁵³ Nesta delimitación temos que excluír os barrios de Os Rosais e de Matogrande que non entraban dentro da contorna do Plan de 1949.

En canto as hectáreas dedicadas a cada uso do solo presentamos a seguinte táboa²⁵⁴:

Reparto de Superficie. Plan de Aliñacións de 1949.	
Zonificación	Superficie (Ha)
equipamentos	22,46
industrial	123,18
residencial	311,30
zona verde	172,78
zona exterior	281,84
total	911,57

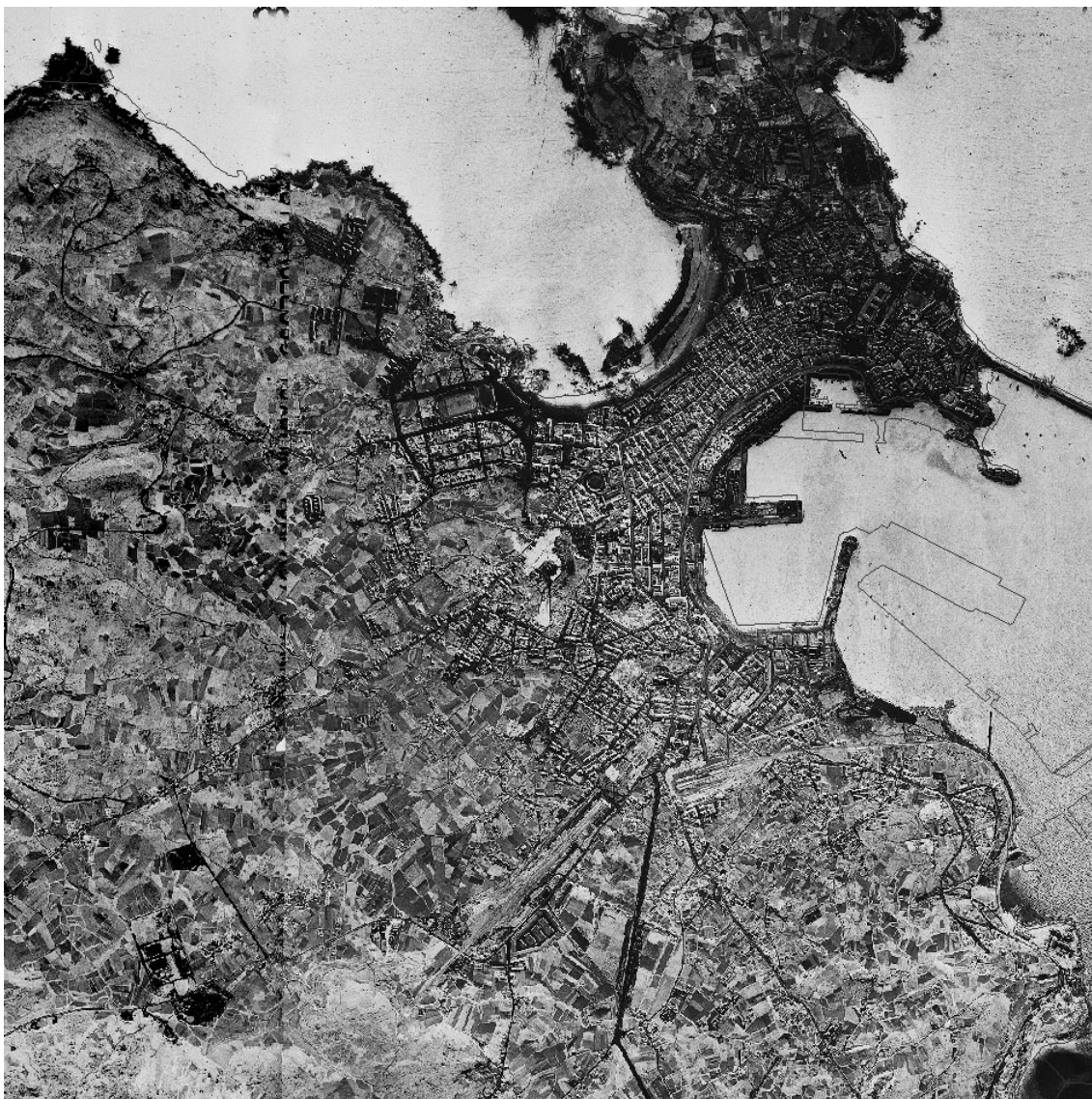
[T44] Táboa 4.1.01. Reparto da Superficie do Plan de Aliñacións de 1949.
Fonte: Elaboración Propia.



[131] Imaxe 4.1.07. Consolidación de Accesos e Roldas. Plan de Aliñacións de 1949.
Fonte: Concello da Coruña: Arquivo Municipal. Elaboración Propia.

²⁵⁴ Datos aportados empiricamente a partir dunha xeodatabase persoal. Para a elaboración da seguinte táboa foi preciso dixitalizar o plan de aliñacións e dotar o Sistema de Información Xeográfica de datos correspondentes a cada uso do solo e calcular a superficie de cada recinto.

C. O PLAN XERAL DE ORDENACION URBANA DE 1966.



[132] Imaxe 4.1.08. Fotografía aérea do Voo Xeral. 1957 (manipulación cromática).

Fonte: Arquivo do Exército do Aire. Ministerio de Defensa.

No transcurso dos dezasete anos de vixencia do Plan de Aliñacións España mudará do sistema autárquico no que se atopaba trala guerra civil ata a plena entrada na economía de mercado mundial. Esta situación demandará un troco na morfoloxía das cidades ata ese momento pechadas en si mesmo cunha limitada conexión co seu *hinterland*. Será o Plan Xeral de Ordenación aprobado definitivamente no ano 1966²⁵⁵, cuxos traballos comezaran catro anos antes²⁵⁶, o que faga de fío condutor dos plans estatais da nova orde económica. Unhas das características deste planeamento é, que foi elaborado *a posteriori* das determinacións impostas dende fora da órbita municipal, concretamente polo *Instituto Nacional de la Vivienda* e o seu brazo executor a *Gerencia de Urbanización*. Esta xa tiña efectuado os proxectos dos polígonos residenciais de Elviña; primeira fase (1961), segunda fase (1964) e o entorno de San Pedro de Mezonzo (1964) e polígono de Zalaeta (1963) (González-Cebrián et al, en Ciudad y

²⁵⁵ A entrada en vigor do planeamento se fai efectiva coa publicación no BOE realizada o 10.01.1967. Art. 44 L. 12.05.1956: "Los Planes, proyectos, normas, ordenanzas y catálogos serán inmediatamente ejecutivos, una vez publicada su aprobación definitiva, y se se otorgase a reserva de la subsanación de deficiencias, mientras no se efectuare, carecerán de ejecutoriedad en cuanto al sector a que se refieran."

²⁵⁶ Segundo o documento de Memoria do PXOU-85.

Territorio num 2, 1975). Asemade proxectara as primeira e segunda fase do Polígono industrial da Grela-Bens (1964 e 1965) apoiada na resolución de creación dos Polos de Desenvolvemento Industrial²⁵⁷.

Namentres, a materialización do Plan de Aliñacións era moi lenta, cuns proxectos de urbanización que ían sempre por detrás dos proxectos construtivos e a incapacidade técnica de adquisición de solo para equipamentos e zonas verdes evidenciando o fallo do sistema de crecemento da cidade que se fixera ata entón. Unicamente as vías de acceso principais; Avenida de Lavedra e Avenida da Pasaxe recibían o impulso necesario por parte da administración central para se construír, ao marxe da construción da vivenda social que xa tivemos oportunidade de comentar situada nas aforas dos lindes do Plan de Aliñacións. Entre as imaxes 4.1.08 e 4.1.09 transcorren tres anos, e pódese apreciar a terminación das avenidas de acceso e a compactación de certos barrios, netamente os da Gaiteira, Castiñeiras e A Sardiñeira-Os Mallos, todos eles na zona de contacto co exterior da cidade.



[133] Imaxe 4.1.09. Fotografía aérea da Coruña. Principios dos anos sesenta (manipulación cromática).
Fonte: Arquivo Dirección Xeral de Urbanismo. Xunta de Galicia.

²⁵⁷ Decreto núm. 153/64 de 30.01.1964 (Presidencia).

Os primeiros proxectos industriais de envergadura nacen fora de calquera planificación anterior, si ben o plan de aliñacións establecía o emprazamento da industria pesada fora do perímetro das roldas. A instalación de Petroliber SA, instalada grazas a un concurso gañado a Xixón para a construción dunha refinería de petróleo, Genosa e Aluminios de Galicia SA, no borde municipal, vai condicionar a zonificación do Plan Xeral de Ordenación do ano 1966.

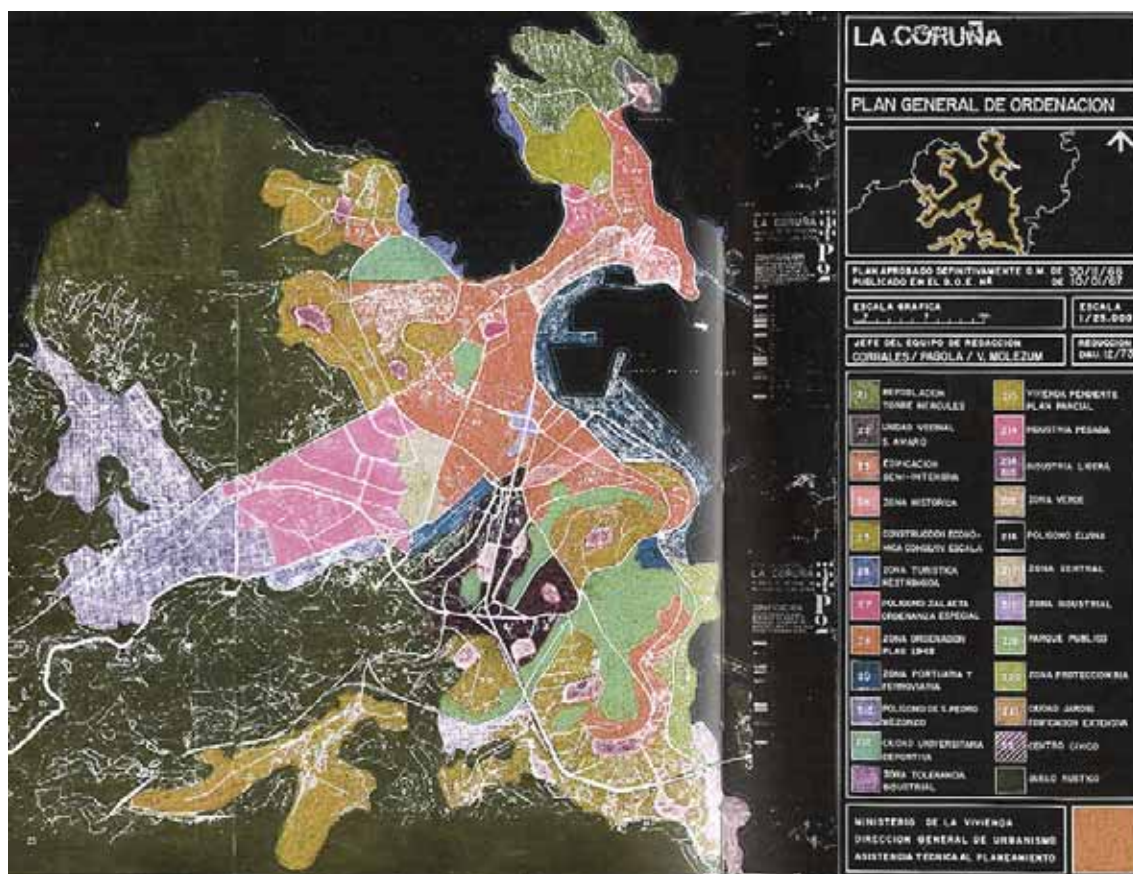


[134] Imaxe 4.1.10. Fotografía aérea da Coruña. Finais dos anos sesenta (manipulación cromática).
Fonte: Revista Ciudad y Territorio, 1975. Núm. 2 ½.. páx. 93.

En efecto, a ampliación do porto e consecuencia inmediata da necesidade de contar con solo industrial e zonas especializadas para a descarga de graneis líquidos. Na imaxe 4.1.10 de finais dos anos sesenta, pódese apreciar o recheo (proposto xa no Plan de Aliñacións) e as industrias de borde xunto co oleoduto que cruza transversalmente a zona de expansión da cidade. Os barrios seguen o seu proceso de colmatado, estendéndose cara Os Castros, Sagrada Familia, Agra do Orzán e Monte Alto. Asemade, empezan as obras de Elviña 1ª fase, concretamente no barrio das flores que se constrúe para aloxar as persoas que xa residían no ámbito da actuación ministerial.

A política de *Polos de Desarrollo*, vista no capítulo dous, xunto co desfase temporal do Plan de Aliñacións, forzan á revisión do devandito plan para adapta-lo ao futuro crecemento da cidade á lei so dolo vixente.

O PXOU do ano 1966 nace como un instrumento de coordinación das decisións tomadas fora do ámbito municipal como demostra que os redactores do plan; Molezún, Corrales e Pagola, recibiran o encargo en 1965, recibindo a aprobación definitiva un ano despois, entrando en vigor no momento da súa publicación no BOE, o 10 de xaneiro de 1967.



[135] Imaxe 4.1.11.PXOU 1966. A Coruña (manipulación cromática).
Fonte: Revista Ciudad y Territorio, 1975. Núm. 2 ½. páx. 130-131.

Como punto de partida para a redacción do documento foron claves as determinacións emanadas da política dos *Polos de Desarrollo*, o carácter de capital rexional que ostentaba a cidade e a previsión de aumento das transaccións mercantís. Asemade a prognose de crecemento poboacional situaba a poboación municipal en 400.000 persoas para o ano 2000. Este dato xunto co condicionante topográfico, permitiulle propor ao equipo redactor a creación de áreas satélites desconxestionadoras que en algúns casos coincidirán coas propostas polas delimitacións dos Polos²⁵⁸.

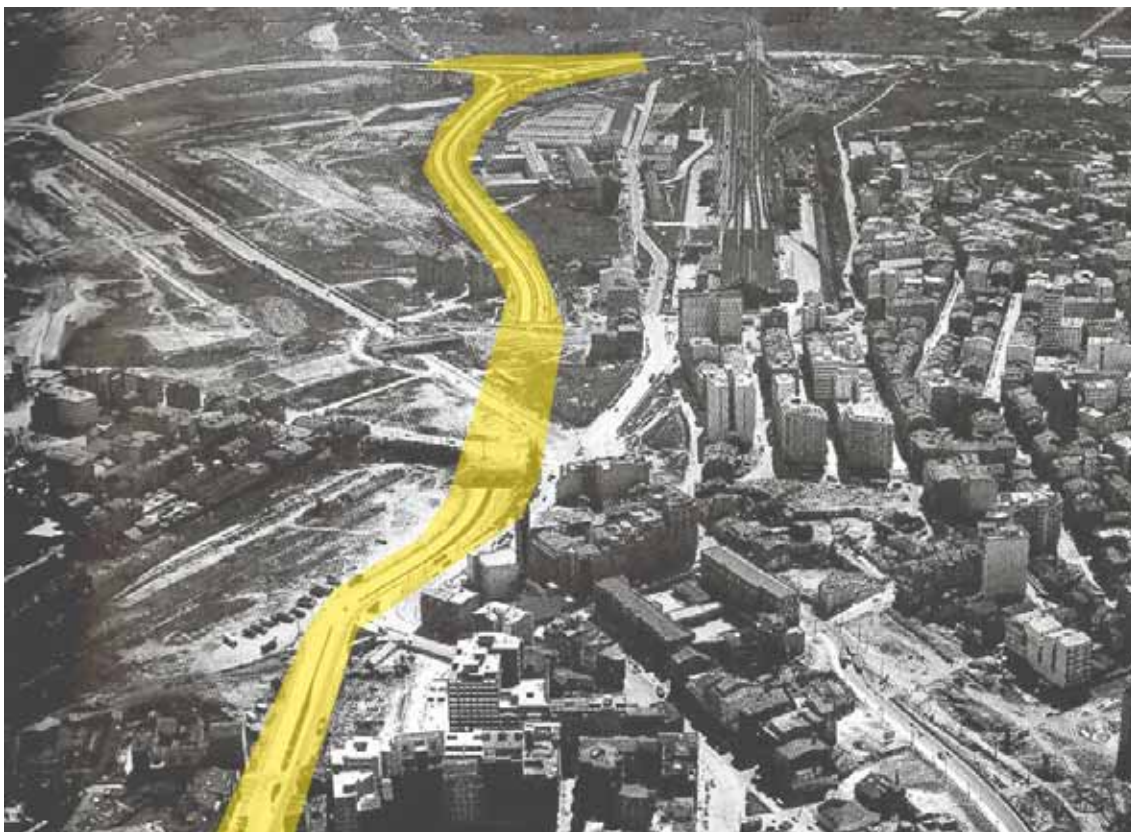
Dentro dos propios obxectivos do plan, destacaban os seguintes:

1. Ordenación viaria ordenada segundo un perímetro de tránsito rápido configurado polas roldas exteriores xa definidas no Plan de Aliñacións coa supresión de pasos ao mesmo nivel entre as vías de acceso e as transversais. O tráfico peonil usaría preferentemente as zonas verdes para o paso entre barrios. En canto as vías de acceso se suprime o

²⁵⁸ Segundo González-Cebrián e Gallego Jorrito en Ciudad y Territorio (1975) se propoñen os seguintes núcleos: reserva industrial en Sabón e O Burgo, agrícola no val de Veiga (Culleredo), residencial en Cambre e turístico-residencial en Betanzos, Santa Cruz e Mera.

chamado Camiño Francés e a rolda de Estacións que pasa a ser unha vía de conexión entre o peirao de San Diego e o Polígono Industrial da Grela-Bens.

2. Creación de Centros Cívicos en substitución dos centros de barrios do Plan de Aliñacións que estaban formados pola igrexa, unha praza e o mercado. Con especial localización de un gran centro terciario e de negocios nos terreos baleirados pola antiga estación de ferrocarril e os depósitos da Campsa.
3. Por en valor as singulares características da cidade en atención a: defensa de vistas, praias urbanas, fachadas marítimas; así como as potencialidades histórico-artísticas da Cidade Alta a Praza de María Pita e A Peixaría (Norma Zonal Z-04).



[136] Imaxe 4.1.12. Construción da Avenida Salgado Torres. (resaltada en amarelo).
Fonte: Busquets. PGOM 09. A Coruña. (2009). p. 33.

A novidade principal deste plan é que incorpora o concepto de zonificación dentro da ordenación xeral do termo municipal²⁵⁹, isto asegura entre outros factores, a delimitacións de posibles sectores de desenvolvemento ao marxe da mancha contigua. Porén, a falta dun programa de actuacións debidamente presupostado, fará que as propostas non deixen de ter un mero carácter indicativo (Gonzalez-Cebrían et al. En Ciudad y territorio, num2. 1975). Asemade, algúns dos parques públicos sinalados se atopan debuxados enriba de núcleos rurais de certa entidade (Eirís de Arriba e Eirís de Abaixo) dos que resulta moi complicado prescindir²⁶⁰.

A zonificación trae aparelada a elaboración de normas zonais (ordenanzas Z-01 a Z-21), que describen a finalidade do solo na que se inscribe. Como é previsible as actuacións ministeriais dispoñen cadansúa da correspondente ordenanza. En canto ao Plan do 49, a maior parte é

²⁵⁹ Modificadas ao longo da vixencia do mesmo.

²⁶⁰ Memoria do PXOU-1985, documento para aprobación definitiva, páxina 10.

absorbido nunha ordenanza xenérica (Z-08) que unificou baixo o mesmo criterio zonas con moi diferente estrutura e construídas en tempos moi distintos, o que significou unha grande perda da calidade ambiental na maior parte deste ámbito (González-Cebrían et al., 1975, p. 93).

Con respecto ao casco urbano, sinala contundente Precado Ledo (1990), que baixo a premisa da densificación demográfica se permitiu aumentar a altura dos edificios segundo o largo da rúa, dando pe á formación de perfís en “dente de serra” e ao derribo de edificacións para dobrar a altura dos edificios con especial transcendencia nas prazas²⁶¹. Outras ordenanzas que absorberon a delimitación do plan del Aliñacións foron a Z-03 de construción semi-intensiva sobre a fachada leste da península da Torre, Z-05 de conservación de escala na zona de Monte Alto e Z-06 de borde turístico sobre a Enseada do Orzán. Especial mención merece as norma zonal Z-13 de vivenda pendente de Plan Parcial, figura que aparece na Lei do Solo de 1956 e que será o *modus operandi* da xestión do planeamento a partires dese momento, non sen moitos problemas de xestión como subliñan González-Cebrían e Gallego Jorreto:

“(…) grandes áreas señaladas como pendientes de un planeamiento parcial, se han ido transformando en una mancha urbana sin directriz fija, en donde los servicios urbanísticos se realizan al mismo tiempo o detrás de las construcciones. Estas áreas rodean la ciudad y ocupan totalmente un suelo que según el primitivo criterio debían estar dotadas de edificios y espacios públicos.

Esta situación se pone en evidencia cuando el ayuntamiento acomete la tarea de redactar estos planes (...) surge la paradoja de que la aprobación del Plan Parcial tiene que venir acompañada de una previa modificación del Plan General (Rosales Norte, Pocomaco, Ventorrillo, Mesoiro).”

González-Cebrían, Gallego Jorreto, en Ciudad y Territorio, 1975, num. 2 1/2. p. 92-93.

No período de vixencia do plan, uns dezoito anos, a cidade absorbe unha poboación próxima ás sesenta mil persoas, polo tanto o ritmo de crecemento con respecto ao anterior Plan de Aliñacións se mantivo. Á vista dos datos, debemos indicar que o chamado “*Desarrollismo*” tivo dous momentos na cidade; o primeiro correspondente ao plan de aliñacións, onde a cidade crece por xustaposición de mazás que ocupan terreos orixinariamente agrícolas; e no segundo caso, por aumento de volume da parte urbana xunto coa aparición da nova forma de construción por planeamento diferido a un maior detalle. Como veremos máis adiante, a maioría destes solos foron desenvolvidos polo seu correspondente Plan Parcial, pero poucos sectores foron construídos de acordo co devandito planeamento, en parte porque os plans parciais non tiñan en conta a existencia dos núcleos rurais preexistentes (coma o de San Pedro de Visma) que fixeron inviable as operacións de desenvolvemento de solo.

En palabras de González-Cebrían (Memoria do PXOU-85, páx.17) “*El plan de Alineaciones de 1948 demostraba un interés por el trazado de la ciudad y de sus alineaciones que se pierde con el Plan General de 1967*”. Sen dúbida a Lei do Solo de 1956 introducirá cambios notables na

²⁶¹ Como veremos máis adiante, o PXOM-98, co ánimo de igualar estas alturas, provocará unha nova revolución de alturas, incrementando o número de plantas posibles. Incluso, nos espazos urbanos consolidados, favorecerá unha renovación urbana de dubidosa xustificación (Praza do Padre Rubinos) que incidirá na destrución de espazos xa definidos e con certa calidade urbana que emanaba do espírito do plan de 1949.

concepción do planeamento dando cabida ao cada vez máis complexo sistema legal e administrativo.

O Plan Xeral do ano 1966 significa ante todo introducir no termo municipal a xestión urbanística tal e como a entendemos hoxe en día dende a Lei do Solo de 1956, asociada á idea de ordenación xeral (Dalda, 2009), e foi unha proba de ensaio, como tantas outras no panorama español, que serviu para perfeccionar as técnicas urbanísticas de xusto reparto de cargas e beneficios. Moitas das súas determinacións viñeron impostas dende outros organismos, e o plan funcionou como documento de referencia de todas elas.

Unha certa lasitude nas súas determinacións, modificación das ordenanzas orixinais a prol de maior densidade, un equipo técnico municipal que non tiña medios para programar e xestionar as etapas do plan xunto cunha interpretación interesada dos seus principios reguladores, serviu para deslexitimar o plan como causante da perda de calidade urbana de gran parte da cidade (Precedo Ledo, 1990; 305²⁶²).

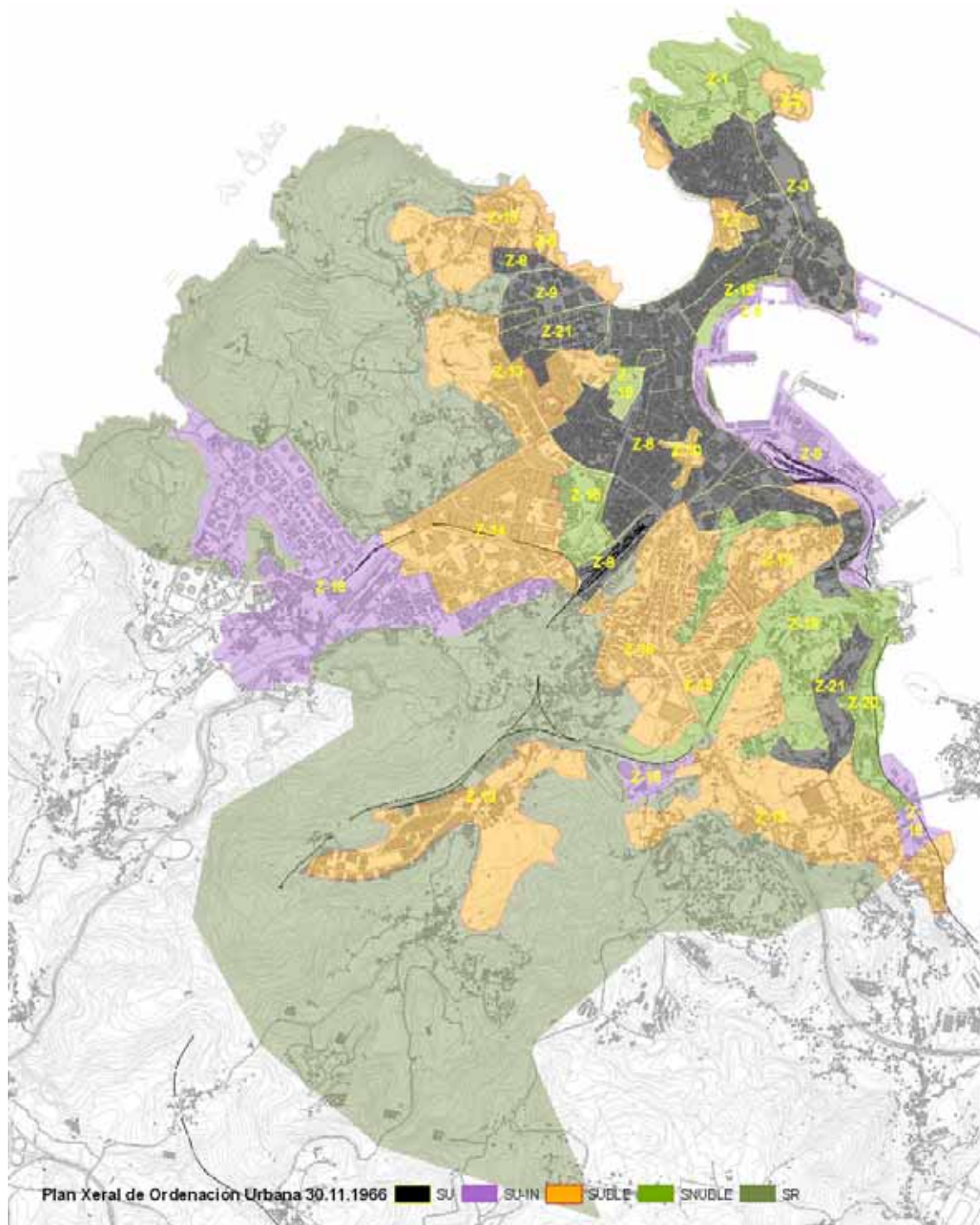
Tamén na mesma liña González-Cebrián (PXOU, 1985; páx. 122) sinala ao respecto: *“Estas mismas calles hoy sirven a masas de edificación de seis, siete, ocho y más plantas. Lo que ha provocado un descenso notable en la calidad del espacio urbano, a pesar de las obras de urbanización que en él han hecho.”*, e continúa máis adiante; *“A esta potenciación del suelo industrial, a la que hay que añadir la implantación de Petroliber, y el desarrollo modificando el Plan del Polígono de Pocomaco, se le sumará la modificación fundamental de las ordenanzas de edificación, que permitirían la degradación y deterioro de la ciudad.”* (PXOU, 1985; páx. 131).

O desenvolvemento do plan introduciu unha maneira distinta de facer cidade, xa que as actuacións e a forma definitiva da cidade se levarán a cabo mediante un documento posterior, chamado plan parcial, que conterá as determinacións pormenorizadas do planeamento. O plan do 66 transformou un total de 407,6 Ha para se converter en urbanas, o que supón un 46% da superficie efectivamente convertida a este fin entre 1966 e 2010, data de aprobación provisional do último PXOM en revisión. Nesta liña diversos autores (Herce, Magrinyà, 2002) sinalan o esgotamento dos plans de ensanche por morte natural debido ás novas condicións sociais.

“(...) la constatación de su incapacidad para resolver la construcción masiva de viviendas; el surgimiento de una nueva clase social organizada (...) que demanda nuevas soluciones a los problemas de organización social, convivencia y falta de espacio; y la fuerte irrupción del automóvil como medio de transporte en la ciudad y de la electricidad como mecanismo de descentralización energética.”

Herce, Magrinyà, 2002, páx. 141.

²⁶² “Un plan que unido al anterior acabaría por destruir la calidad urbanística de la ciudad, completando una de las etapas de gestión urbanística municipal menos afortunadas desde el punto de vista del diseño urbano”.



[137] Imaxe 4.1.13. Plano de Zonificación de Usos do PXOU de 1966.
Fonte: PXOU 1966. Elaboración Propia.

As zonas Z-13, pendente de plan parcial, se foron urbanizando. Con carácter xeral se escolleu para o seu análise a figura de planeamento que desenvolveu finalmente o sector urbanizable,. No caso dos polígonos Z-2 Durmideiras e Z-7 Zalaeta ambos teñen un documento de modificación (MP) que cambiou a morfoloxía dos plans presentados con anterioridade.

Respecto as zonas verdes (Z-15, Z-19 e Z-20), compre mencionar o seu papel de corredor-separador, que se perdeu nos seguintes plans; así o Agra de San Pedro, O Vioño, a ribeira do rego de Monelos, os altos de Eirís, e a ribeira da Ría do Burgo funcionarían a modo de cuña entre os diversos sectores de plan parcial que se propuñan.

En canto ás superficies calculadas polo Sistema de Información Xeográfica unha vez introducida a zonificación do plan na computadora, son:

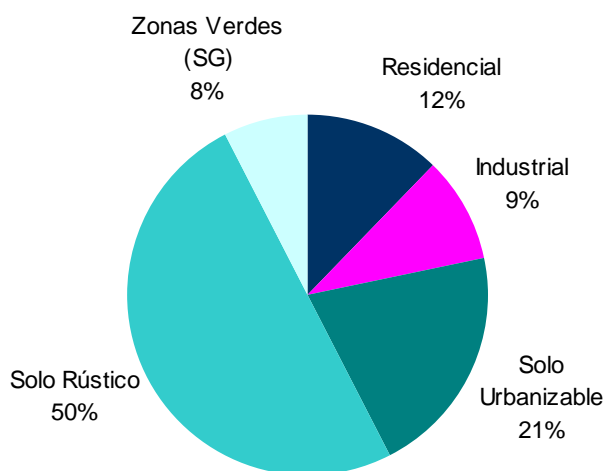
PXOU 1966	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	826
<i>Residencial</i>	466
<i>Industrial</i>	360
Solo Urbanizable	791
Solo Rústico	1909
Zonas Verdes (SG)	286
Outros	75
Total	3887

[T45] Táboa 4.1.02. Reparto da Superficie do PXOU da Coruña de 1966.

Fonte: Elaboración Propia

Os números son suficientemente elocuentes da situación que se ía producir. Se puña a disposición da transformación do solo unha cantidade similar a de todo o solo urbano existente ata ese momento. Asemade, a metade do chan do termo municipal, permanecía fora das actuacións urbanísticas e se clasificaba como rústico.

Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1966



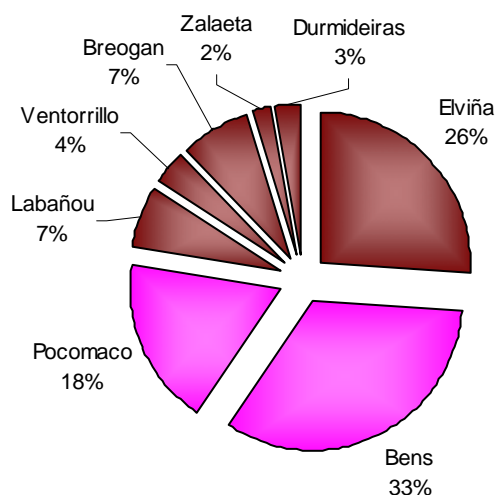
[G67] Gráfico 4.1.05. Reparto da Superficie do Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1966.

Fonte: Elaboración Propia

PXOU 1966				
Figura	Nome	A.D.	Superficie (m ²)	Porcentaxe sup.
PP-MP	Elviña. 1ª Fase. Reforma e Ampliación.	26-sep-67	1.068.124	26,20
PP	Z-14, P. Industrial A Grela - Bens.	02-ene-69	1.358.625	33,33
PP	Z-13, Pocomaco.	30-nov-69	736.000	18,06
PP	Z-13, Labañou.	31-jul-74	268.993	6,60
PP	Z-13, Ventorrillo.	17-sep-74	150.000	3,68
PXOU-MP	Urbanización Breogán	15-mar-76	302.007	7,41
PP-MP	Z-7, Zalaeta. Reformado.	18-feb-77	82.413	2,02
PP-MP	Z-2. Unidade Residencial San Amaro.	29-may-77	110.000	2,70
subtotal			4.076.162	45,99

[T46] Táboa 4.1.03. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1966).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

Porcentaxe de Solo Urbanizable PXOU 1966



[G68] Gráfico 4.1.06. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1966).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

No gráfico adxunto, se poder apreciar o peso que adquire as novas áreas dedicadas a solo industrial con algo máis do 50% en total, seguida polo desenvolvemento residencial do polígono de Elviña que ocupa una superficie superior a 100 Ha de redor da avenida da Vedra, principal acceso á cidade. O resto de actuacións son sensiblemente menores, inda que contan con índices de edificabilidade parellos.



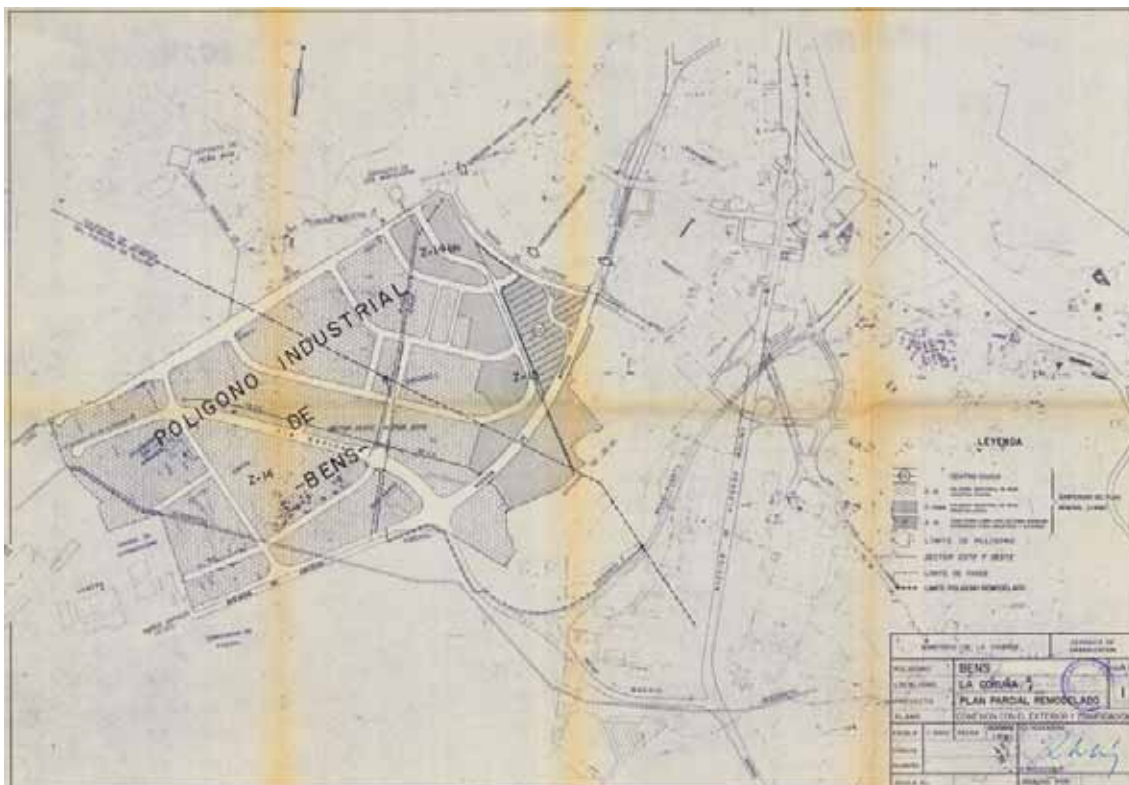
[138] Imaxe 4.1.14. Polígono Residencial de Elviña. 1ª Fase.
Fonte: Elaboración Propia.

Plan Parcial reformado con data de aprobación definitiva o 26 de setembro de 1967 e firmado polos arquitectos A. Albalát-Lois, J. A. Corrales e M. Gallego e promovido pola *Dirección General de Vivienda*. Segue fielmente os preceptos da Carta de Atenas e dos Congresos de Arquitectura Moderna; bloque aberto na paisaxe, inclusión do espazo verde, separación de recorridos peonís, equipamento axeitado.



[139] Imaxe 4.1.15. Polígono industrial da Grela-Bens.
Fonte: Elaboración Propia.

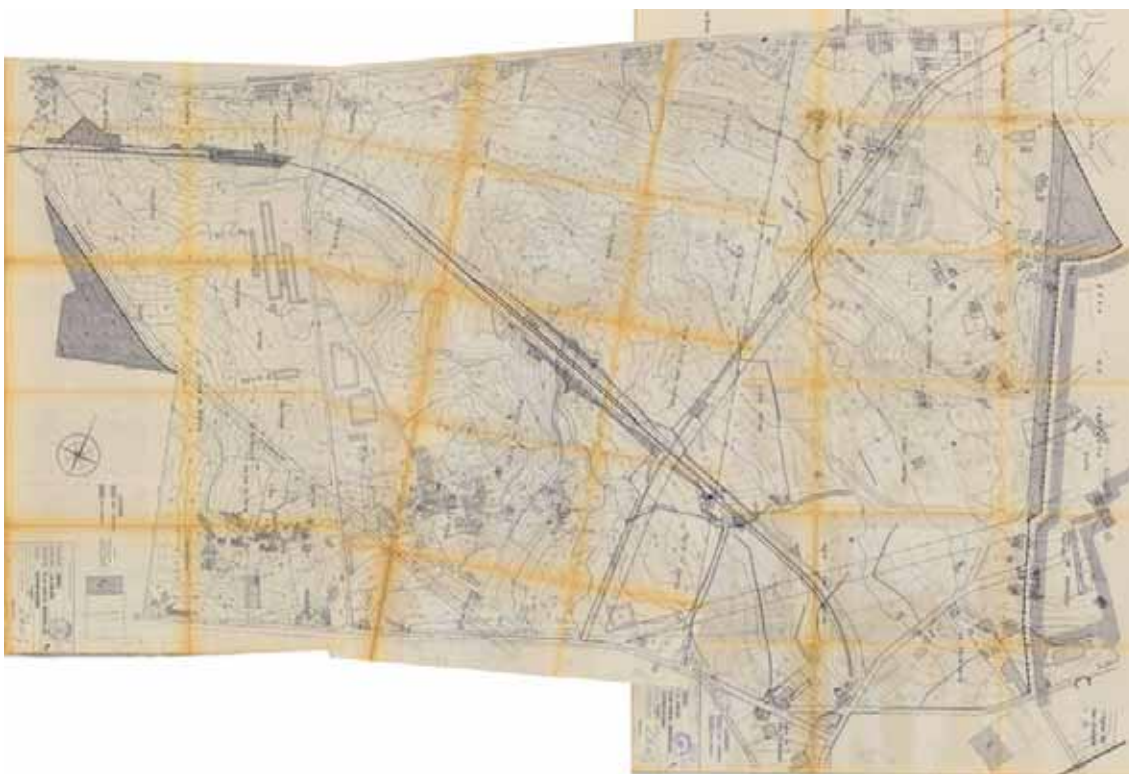
Promoción industrial da *Gerencia de Urbanismo*, en consecuencia coa aprobación do *Polo de Desarrollo Social y Económico* en 1964, cun remodelado aprobado definitivamente o 02.03.1973 que ven firmado polo enxeñeiro R. Molezún. Aquí se acorta a zona de contacto e se redefine o que sería o centro cívico nas marxes do Vioño que nunca se chegou a construír e que dispuña dunha estación de autobuses. Pola contra, unha das beiras da estrada dos baños de Arteixo aparece salpicada de naves industriais surxidas ao marxe da delimitación do P.P.



[140] Imaxe 4.1.15b. Polígono industrial de Bens.

Fonte: Plan Parcial Remodelado. AD: 02.03.1973

As modificacións introducidas polo PP Remodelado fan desaparecer un tramo de vía de rolda do plan de Aliñacións do 49, e diminúen en superficie a zona Z-15 de separación entre industrial e residencial. O crecemento da cidade pecha por tres frontes a delimitación do polígono industrial, froito desta presión algunhas parcelas son obxecto de recualificación na revisión do actual PXOM e novos usos empezan a formalizarse, desprazando á industrial.



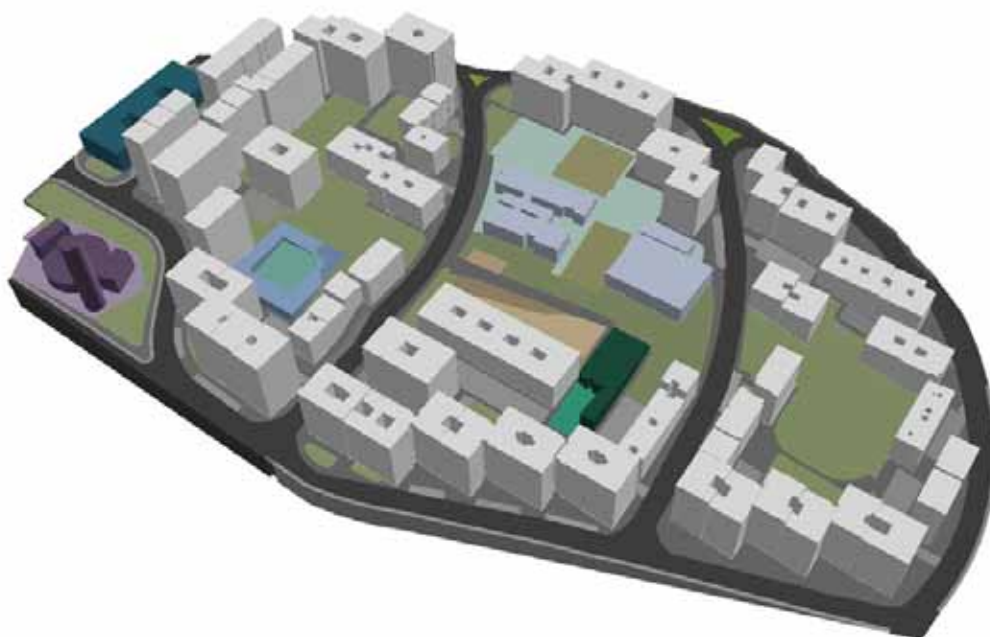
[141] Imaxe 4.1.15c. Polígono industrial da Grela-Bens.

Fonte: Plan Parcial Remodelado. AD: 02.03.1973. Elaboración propia do fotomontaxe.



[142] Imaxe 4.1.16. Polígono industrial de Pocomaco.
Fonte: Elaboración Propia.

O Polígono industrial de Pocomaco foi urbanizado mediante o sistema expropiatorio. O promotor foi a Asociación de Comerciantes Maioristas da Coruña, que decide buscar un emprazamento ao marxe do Polígono da Grela. O lugar elixido será o Val de Vío na ribeira oeste do Rego de Mesoiro cun plan parcial que recibe aprobación o 20.11.1969. coa firma de J.L. García Agudín. O espazo libre delimitado permanece sen urbanizar.



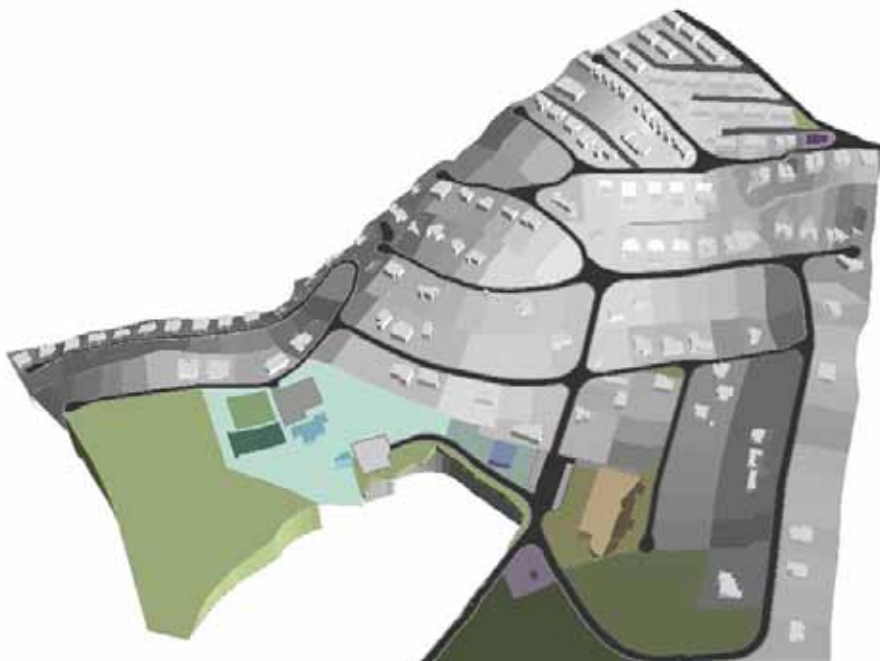
[143] Imaxe 4.1.17. Polígono Residencial do Ventorrillo.
Fonte: Elaboración Propia.

O Plan Parcial do Ventorrillo, elaborado polos funcionarios do concello J. Iglesias Atocha e V. Solorzano, con aprobación definitiva o 17.09.1974, segue as mesmas liñas do plan de Elviña, pero cun intento de conformar mazás, nas que a liña básica do planeamento resulta ser unha senda peonil que percorre o polígono de norte a sur e onde se concentran os equipamentos e zonas verdes.



[144] Imaxe 4.1.18. Polígono Residencial de Labañou.
Fonte: Elaboración Propia..

Si ben o Plan Parcial de Labañou obtivo a aprobación definitiva o 31.07.1974, incluso a de unha modificación puntual o 30.04.1976, nunca se levou á práctica. As zonas que se construíron seguiron o Plan de Aliñacións do ano 1949. Namentres, se desenvolveron pezas de vivenda protexida na zona máis apartada que agora, e grazas á construción dun paseo marítimo entono ao límite mariño adquiren unha privilexiada posición dentro da trama urbana da cidade.



[145] Imaxe 4.1.19. Urbanización Breogán.
Fonte: Elaboración Propia.

A urbanización Breogán é un elemento estraño dentro da política construtiva da cidade, que tenta emular as parcelacións que se tiñan dado nos concellos limítrofes a partires dos anos sesenta e setenta. O Plan Parcial se tramita logo dunha modificación do PXOU-66 no que un terreo clasificado como rústico pasa a ser urbanizable. O plan ven promovido pola Cooperativa San Xosé de Calazáns e firmado polo arquitecto J. González-Cebrián.



[146] Imaxe 4.1.20. Polígono Residencial de Zalaeta.
Fonte: Elaboración Propia.

O Plan Parcial de Zalaeta, zonificado como Z-7 constitúe un exemplo de renovación urbana²⁶³ nun espazo dedicado tanto a instalacións industriais como militares. Estudamos o PP-Reformado con aprobación definitiva do 18.02.1977 e redactado polo arquitecto M. Ortiz seguindo a disposición de bloque aberto ou torre emprazados en espazos libres públicos.



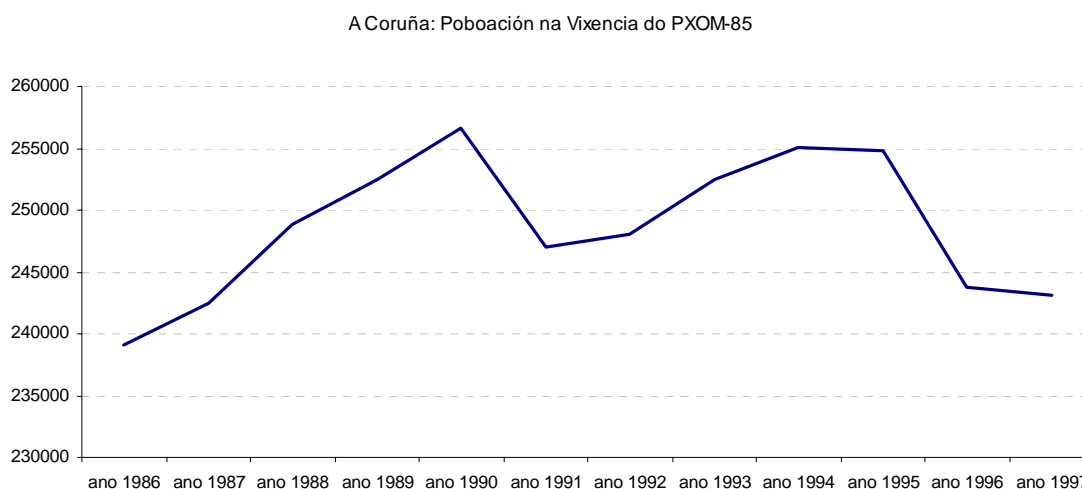
[147] Imaxe 4.1.21. Unidade Residencial de San Amaro.
Fonte: Elaboración Propia.

Fernandez-Albalat firma esta remodelación do Plan Parcial de Durmideiras (Unidade residencial San Amaro con ordenanza Z-2, con aprobación de 27.11.68 e firmado por Iglesias Atocha), aprobada definitivamente o 29.05.1977. A orixinalidade do proxecto está en dispor os bloques en curva protexidos das maiores exposicións ao vento e co equipamento en zonas centrais do polígono desenvolto. Esta zona comprende a antiga canteira na que se extraeu a pedra para construír o dique de abrigo que daría funcionalidade ao peirao de San Diego.

²⁶³ Deberíamos precisar que esta renovación ven significar máis o troco de usos máis rendibles e de maior intensidade, e non tanto de rexeneración de espazos degradados, en beneficio dos intereses inmobiliarios. Algo que se segue a dar na primeira década do século XXI (área de actuación integral 5 PXOU-85, desenvolvida segundo ordenanzas PXOU-98)

D. O PLAN XERAL DE ORDENACION URBANA DE 1985.

Entre 1966 e 1985 transcorren vinte anos nos que o termo municipal da Coruña volve a ser receptor dunha nova vaga de poboación que xira ao redor de 55.000 persoas, para acadar en 1986 os 239.150 habitantes²⁶⁴. Baixo este aspecto en consonancia co solo edificado sinala González-Cebrián; *“El suelo se ha destinado así a los usos más rentables, en perjuicio de los los nuevos espacios libres y del equipo comunitario. Se ha transformado la edificación, pero apenas se ha cambiado la trama de las calles y plazas trazada para barrios de casas bajas de carácter semi-rural (Monelos, Santa María de Oza, Peruleiro, Agra do Orzán).”* (documento da Memoria do PXOU, 1985, páx. 121).



[G69] Gráfico 4.1.06. Evolución Poboacional durante o período de vixencia do PXOU-85.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Como podemos observar, o período de máxima absorción poboacional está a piques de rematar (ano 1991) e o crecemento está sendo desviado á contorna da cidade compacta, cara os concellos limítrofes²⁶⁵. Porén, se pode entrever unha certa resistencia á perda de efectivos a prol da área metropolitana. En efecto, os datos indican que a inmigración procedente doutros puntos de Galicia, se asenta preferentemente nos concellos limítrofes antes que no principal.

A redacción do Plan Xeral²⁶⁶ encárgase ao Equipo Técnico Municipal, encabezado por J. González-Cebrián Tello. Se ben o encargo se decide por cesión plenaria o día 29 de xuño de 1977²⁶⁷, ata o 31 de outubro de 1978 non se aproba o Programa de Actuación e o Orzamento para os traballos do PXOU. Os traballos previos de fotografía aérea e restitución cartográfica foron receptados polo equipo redactor en abril de 1981. A modificación da lei do solo en 1975, texto refundido de 1976, e os seus regulamentos de 1978 con esixencias de equipamento máis

²⁶⁴ Dato importado directamente do INE.

²⁶⁵ tivemos oportunidade de estudar en detalle o proceso metropolitano no capítulo 2.

²⁶⁶ Para consultar os antecedentes pode consultarse o texto de González-Cebrián *“Plan General de La Coruña: en defensa de la gestión directa”*, publicado na revista obradoiro num.6 no ano 1980 (p. 52-59). Aquí tamén se describen as principais preocupacións do equipo redactor para encauzar o crecemento urbano que non foi quen de manter a rico legado histórico da cidade. Neste senso, compre facer lectura do artigo de Martínez Suárez; *“A rúa Panaderas – San Nicolás ou a destrucción do centro histórico da Coruña”*, en Obradoiro, num. 2, 1978, p. 39-52.

²⁶⁷ Un primeiro intento falido de revisión foi encargado á Empresa INTECSA entre os anos 1976 e 1977 debido a dificultades administrativas e políticas.

extensas, serán os piares fundamentais nos que se asentará o cambio de mentalidade á que responde o PXOU de 1985.

Compre dicir que gran parte do caso histórico obtivera unha protección especial aprobada pola Comisión Provincial de Urbanismo o 15 de outubro de 1980, previa aprobación municipal de 5 de agosto dese mesmo ano, grazas aos traballos monográficos feitos co gallo da revisión do PXOU. A aprobación inicial do Plan prodúcese en decembro de 1982 cos tres meses seguintes de exposición ao público para presentación de alegacións ou suxerencias.



[148] Imaxe 4.1.22. Plano de Clasificación, PXOU de 1985.
Fonte: PXOU 1985. Elaboración Propia.

Os obxectivos do plan foron:

1. Evitar unha masiva densificación, corrixindo a evolución do plan anterior, en congruencia coa lei do solo do ano 1975 que define o teito máximo de densidade en 75 viv/ha.
2. Posta en valor de elementos e zonas características que definen a cidade herculina.
3. Propoñer un efectivo remate da cidade.
4. Perseguir unha conciencia urbanística cidadán.
5. Previsión de sistemas xerais para conseguir unha mellor imbricación da cidade co seu entorno.

O Plan Xeral de Ordenación volve a incidir nos mesmos problemas detectados no Plan do ano 1966 potenciando o grao de protección de áreas históricas. As liñas básicas nas que fai fincapé o diagnóstico son:

- Preocupación pola visión comarcal dada a reducida superficie do concello pero moi realista en canto ás posibilidades reais de influencia nos concellos limítrofes: *“La Comarcalización del Planeamiento debe hacerse por el momento, respetando la supremacía de los Ayuntamientos sobre los Planes, mediante la cooperación entre los Ayuntamientos de la Comarca y la coordinación de los respectivos planes” (Memoria PXOU-85, páx. 15).*
- En sintonía co anterior punto, a previsión de uso máis eficaz das liñas férreas tanto para uso interno como de accesibilidade comarcal.
- Transformación das Roldas do Plan Arterial en bulevares que enlacen os distintos espazos libres públicos (documento de memoria, páx. 112).
- Defensa so solo non urbanizable como elemento de equilibrio fronte o urbano, con especial atención aos espazos agrícolas e recursos naturais²⁶⁸. A este respecto o plan é rotundo ao afirmar que non existe solo residual, cobrando protagonismo fundamental na estrutura proposta o solo non urbanizable.
- A Paisaxe como valor de posicionamento, atendendo ao sector costeiro e á liña de cornixa. Retoma a idea do Plan Cort e do plan do 49 da rolda de circunvalación costeira como elemento de apertura da cidade ao mar.
- Coidadoso detalle nas contornas das implantacións especiais; militares, escombreira, zonas industriais, porto como áreas de incidencia supralocal, e cemiterio de Feáns.
- Mellora das técnicas equidistributivas para a materialización de parques públicos.
- Novo emprazamento do complexo universitario na ladeira da Zapateira.
- Estudo pormenorizado dos défits de dotacións e plan de reequipamento municipal.
- Protección das áreas de valor cultura tanto urbanas (Peixaría, Cidade Vella, Ensanche) como rurais (castros de Elviña e Nostián).
- Creación dun novo espazo de centralidade ao leste da estación de autobuses con zonas dedicadas ao comercio.
- Garantir o cumprimento do estándar de 75 viv/Ha como máximo definido na lei do solo de 1976.

²⁶⁸ Apartado 3.2. e 3.3. da memoria do PXOU-85.

- Dentro do **solo urbano**, se definen diferentes tipos de ordenanzas segundo a orixe do núcleo, co intento de “reintroducir un mínimo nivel de deseño urbano dentro do Planeamento Administrativo” (Memoria do PXOU, páx. 17). Esta medida se fixo, en parte, para corrixir na medida do posible, a norma zonal Z-8 do plan do ano 66 que era excesivamente uniforme. Para tal fin se levará a cabo unha estratexia de acabado, mellora e conservación da cidade actual²⁶⁹. Nesta clase de solo, tres son as vías de actuación principais:
 1. **Conservación do Patrimonio:** Con normas estritas tanto na Peixaría como na Cidade Vella e maior permisividade pero con rigoroso control da tipoloxía, parcelación e fachada na zona do Ensanche. Se pretende dar facilidades aos particulares mediante accións conveniadas pero tamén esixindo o cumprimento de conservacións aos propietarios.
 2. **Mellora da cidade construída:** Actuacións mediante Plans Especiais de Reforma Interior (PERIs) en ámbitos delimitados seguindo o plano de aliñacións proposto, ofrecendo un catálogo de accións propositivas e facilitando o convenio entre particulares e administración.
 3. **Acabado do entorno do solo urbano:** Actuación mediante PERI asignando un aproveitamento unitario. En ocasións se teñen en conta as necesidades do entorno que poden suplirse coa actuación que se propón para evitar o aumento de déficits dotacionais²⁷⁰. Para iso, os planos de Clasificación e Subclasificación do solo urbano se presentan como *“instrumento esencial para levar a cabo la estrategia de acabado del núcleo urbano actual”*. (documento de Memoria do PXOU-85, páx. 120).

Conscientes das enormes diferenzas atopadas dentro do mesmo solo urbano, se definen unhas subclases que delimitarán áreas con características homoxéneas. As principais, adiantándose a lei 1/97 do solo de Galicia, son a do Solo Consolidado e o Solo Urbanizado. A subclasificación completa é a seguinte:

- Casco Antigo Grado I.
- Casco Antigo Grado II.
- Simplemente Consolidado.
- Urbanizado.
- Solo Urbano sen Pormenorizar, aos que lles falta ordenación parcial.
- Solo Urbano sen Detallar.

En canto á cualificación do solo, recolleamos o amplo abanico de tramas que se catalogaron na cidade tanto para usos globais coma pormenorizados con especial coidado posto nas tramas residenciais, o que da mostra da súa riqueza conceptual. Pódense ver nos seguintes cadros:

²⁶⁹ Capítulo 4. da memoria do PXOU-85.

²⁷⁰ Documento de Memoria do PXOU-85, páx. 118.

USOS GLOBAIS PXOU 1985

A. RESIDENCIAL

1. Tramas Históricas
 - 1.1. Cidade Vella
 - 1.2. Peixaría
 - 1.3. Ensanche Antigo 1 e 2
 - 1.4. Agregados Antigos
 - 1.5. Cidade Xardín 1
2. Ensanches Urbanos
3. Desenvolvementos Especializados Unitarios
 - 3.1. Unifamiliares
 - 3.2. Colectivos
4. Futuros Ensanches
5. Desenvolvementos Suburbanos
6. Núcleos Rurais

B. INDUSTRIAL

1. Industrias Singulares 2-5 Ha
 - 1.1. Urbana
 - 1.2. No Urbana
2. Industrias Autónomas > 5 Ha
 - 2.1. Urbana
 - 2.2. No Urbana
3. Zonas Industriais

C. TERCIARIO INSTITUCIONAL

1. Zona Defensa Antigua
2. Zona Defensa > 2 Ha
3. Zona Portuaria
 - 3.1. Porto Turístico Deportivo
 - 3.2. Porto Comercial
 - 3.3. Porto Pesqueiro
 - 3.4. Porto Carboeiro Petroleiro
 - 3.5. Porto Industrial. Talleres Navais
4. Zona Universitaria
5. Zona Sanitaria
6. Zonas Terciarias

D. EQUIPAMENTO. INFRAESTRUTURA URBANA

1. Equipamento Urbano > 2 Ha
2. Infraestrutura > 2 Ha

E. ESPAZOS LIBRES E DEPORTIVOS

1. Cidade Deportiva Pública
2. Instalacións Deportivas Públicas
3. Parques
4. Espazos Libres

F. TURÍSTICO RECREATIVO

[T47] Táboa 4.1.05. Usos Globais PXOU-85.

Fonte: Documento de Memoria do PXOU-85. Elaboración Propia.

Coma novidade respecto ao anterior plan, o PXOU do ano 85 incorpora dentro da clasificación de solo urbano os núcleos rurais para proceder ao seu acabado cunha ordenanza específica.

USOS PORMENORIZADOS PXOU 1985

A. RESIDENCIAL

1. Mazá Compacta
2. Mazá con Patio
3. Bloques Illados
4. Edificios Singulares
5. Agrupación Vivenda Unifamiliar
 - 5.1. Cidade Xardín I
 - 5.2. Cidade xardín II
 - 5.3. Cidade xardín III
6. Desenvolvemento Lineais en Borde de Estrada
7. Núcleos Rurais

B. INDUSTRIAL

1. Industrial Illada
 - 1.1. 500 - 1000 m2
 - 1.2. 1000 - 2500 m2
 - 1.3. 2500 - 5000 m2
 - 1.4. 5000 - 20000 m2
2. Industrial Urbana
 - 2.1. 500 - 1000 m2
 - 2.2. 1000 - 2500 m2
 - 2.3. 2500 - 5000 m2
 - 2.4. 5000 - 20000 m2

C. TERCIARIO E INSTITUCIONAL

1. Zona de Defensa
2. Instalacións Dotacionais
3. Instalacións Sanitarias Singulares (< 20.000 m2)
4. Zona Portuaria

D. EQUIPAMENTO. INFRAESTRUTURA URBANA

1. Equipamento urbano (< 20.000 m2)
 - 1.1. Centros Docentes
 - 1.2. Equipamento Social
 - 1.3. Equipamento Comercial
 - 1.4. Aparcadoiro Público
2. Infraestruturas (< 20.000 m2)

E. ESPAZOS LIBRES E DEPORTIVOS

1. Rúas e Prazas
2. xardíns e Áreas de Xogo
3. Deportivos
4. Actuacións en Solo Urbano
5. Solo con Cualificación Global Definitiva
6. Sectores o Zonas con Ordenación Pormenorizada
7. Solo non Urbanizable con Tolerancia de Vivenda Unifamiliar
8. Uso Pormenorizado Turístico-Recreativo

[T48] Táboa 4.1.06. Usos Pormenorizados do PXOU-85.
Fonte: Documento de Memoria do PXOU-85. Elaboración Propia.

Dentro do período de vixencia do anterior plan, se redactou o plan viario arterial, aprobado en 1974 que deu pe á formalización do acceso pola Avenida Alfonso Molina e o remate da autoestrada do Atlántico AP-9 nese vial. O PXOU-85 tentará acomodar o Plan Arterial para dotalo dunha compoñente urbana da que adoeecía.

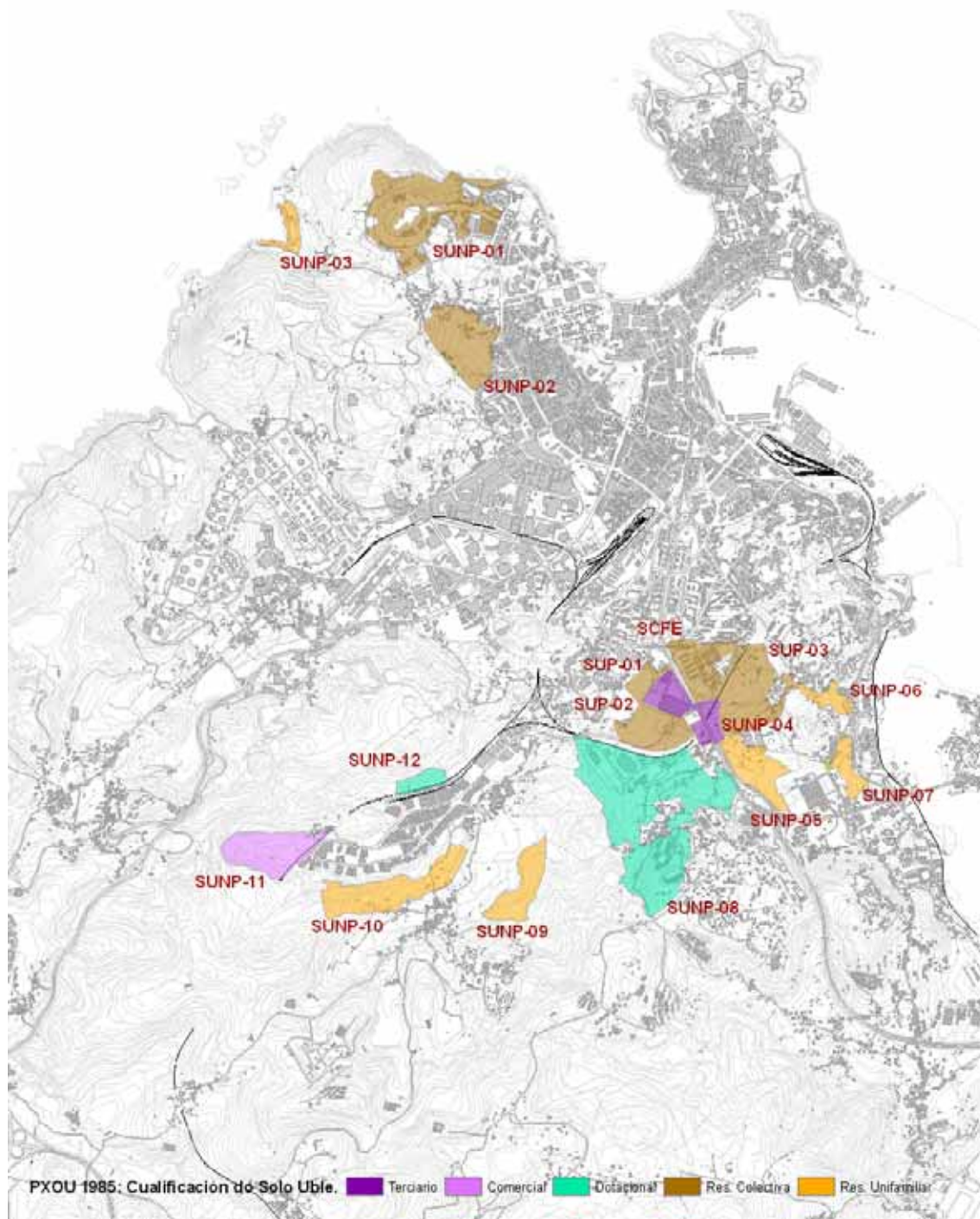
O plan de 1985 aproveitará o eixo viario da Avenida Alfonso Molina para concentrar os esforzos de desenvolvemento nos sectores de **solo urbanizable programado** (sup-, sup-2 e sup-3) ademais do pendente a executar de Matogrande²⁷¹. Estas actuación recibirán o nome de “Ensanche de Elviña”, xa que proviña da malograda cuarta fase de ampliación do Polígono de Elviña pertencente aos plans ministeriais.

Outros sectores da citada vía son os solos urbanizables non programados sunp-4, sunp-5 e sunp-6 e sunp-7 (estes últimos apoiados na avenida da Pasaxe), que xunto cos de Os Rosais e San Pedro (non programado sunp-1 e sunp-2), con planeamento aprobado na década anterior pero sen executar, e O Portiño sunp-3), definen a idea de acabado que persigue o planeamento. Os outros sectores urbanizables emprázanse ao redor do val de Mesoiro (sunp-9 e sunp-10), xunto ao Polígono Comercial de Maioristas da Coruña (Pocomaco) para a creación de vivendas unifamiliares principalmente e a previsión da posible expansión do devandito polígono (sunp-11 e sunp-12) (véxase imaxe 4.1.13).

Solos Urbanizables do PXOU-1985						
Suble	Denominación	Sup	e	densidade	Uso	SX
scfe	Matogrande		0,6		Residencial	
SUP-1	Ensanche Elvira	24,2	1	75	Residencial	16,94
SUP-2	Ensanche Elvira	6,4	0,4		Terciario	
SUP-3	Ensanche Elviña	26,6	0,68	50	Residencial	2,6
	total sup	57,2				
SUNP-1	Antigo Rosais	53	0,6		Residencial	
SUNP-2	Antigo SP Visma	30,03	0,6		Residencial	
SUNP-3	O Portiño	6,83	0,3		Residencial	
SUNP-4	Elviña. Centro de Servizos	7,4	1		Terciario	
SUNP-5	Elviña. Falda Monte Eirís	17,3		35	Residencial	
SUNP-6	A Regueira	8,09	0,25	20	Residencial	
SUNP-7	Pedralonga	6,89	0,25	20	Residencial	
SUNP-8	Universidade	100	0,5		Dotacional	
SUNP-9	Ladeira A Val de Mesoiro	14,09	0,25	20	Residencial	
SUNP-10	Ladeira B Val de Mesoiro	28,76	0,25	20	Residencial	15,5
SUNP-11	Polígono Vío	19,98			Comercial	
SUNP-12	Terreos Ferroviarios	3,56			Dotacional	
	Total sunp	295,93				
	Total Urbanizable	353,13				

[T49] Táboa 4.1.07. Solos Urbanizables PXOU-85.
Fonte: Documento de Memoria do PXOU-85. Elaboración Propia.

²⁷¹ Segundo o texto do PXOU-85: Solo Comprometido en Fase de Execución.



[149] Imaxe 4.1.23. Plano de Cualificación do Solo Urbanizable, PXOU de 1985.
 Fonte: PXOU 1985. Elaboración Propia.

O total de espazos libres; 1.398.200 m², entre a poboación teito establecida en 278.000 habitantes xera un estándar de 5,03 m²/Hab. O sistema de espazos libres estaría formado por:

Sistema de Espazos Libres	
Existentes	Superficie (m2)
Méndez Núñez	48.000
Santa Margarida	86.800
<i>Total</i>	<i>134.800</i>
Propostos	Superficie (m2)
A Torre	46.200
Almacén da CAMPSA	21.100
Eirís-Casablanca	290.000
Santa María de Oza	71.300
San Pedro de Visma	220.600
Eirís-Elviña	263.000
Castro de Elviña	486.000
<i>Total</i>	<i>1.398.200</i>

[T50] Táboa 4.1.08. Sistema de Espazos libre do PXOU-85.
Fonte: Documento de Memoria do PXOU-85. Elaboración Propia.

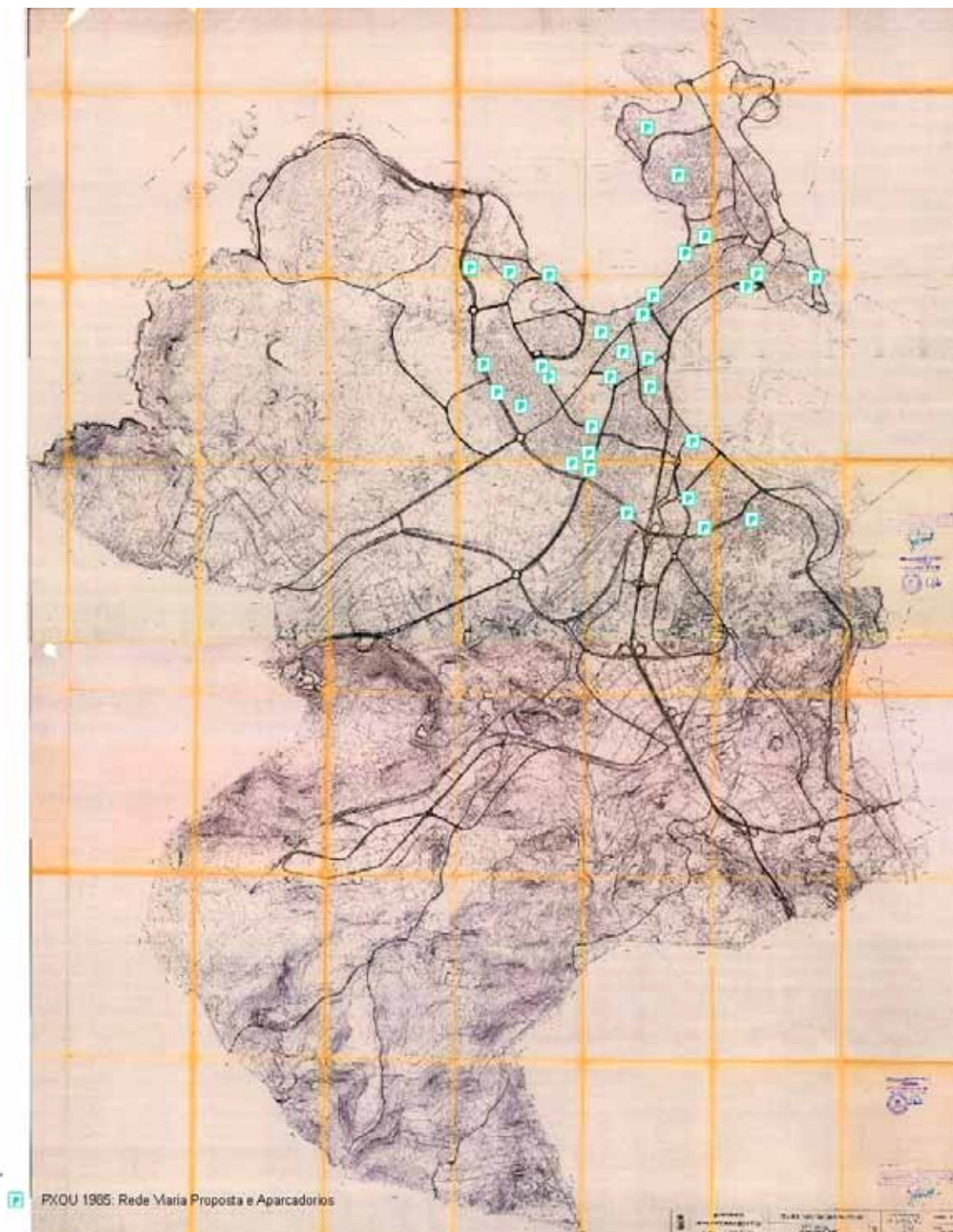
En canto ao equipamento cabe transcribir tanto para uso actual como futuro, segundo a citada memoria do Plan, os seguintes cómputos superficiais extraídos da memoria do Plan:

Sistema de Espazos Libres	
Equipamento	Superficie (m2)
Ensinanza Media	646.280
Centros Universitarios	1.065.750
Sanitarios e Asistenciais	199.061
Edificios Públicos	37.559
Servizos Municipais	275.692
Transporte e Enerxía	1.493.145
Instalacións Militares (sen o Polvorín)	468.870

[T51] Táboa 4.1.09. Sistema de Equipamentos do PXOU-85.
Fonte: Documento de Memoria do PXOU-85. Elaboración Propia.

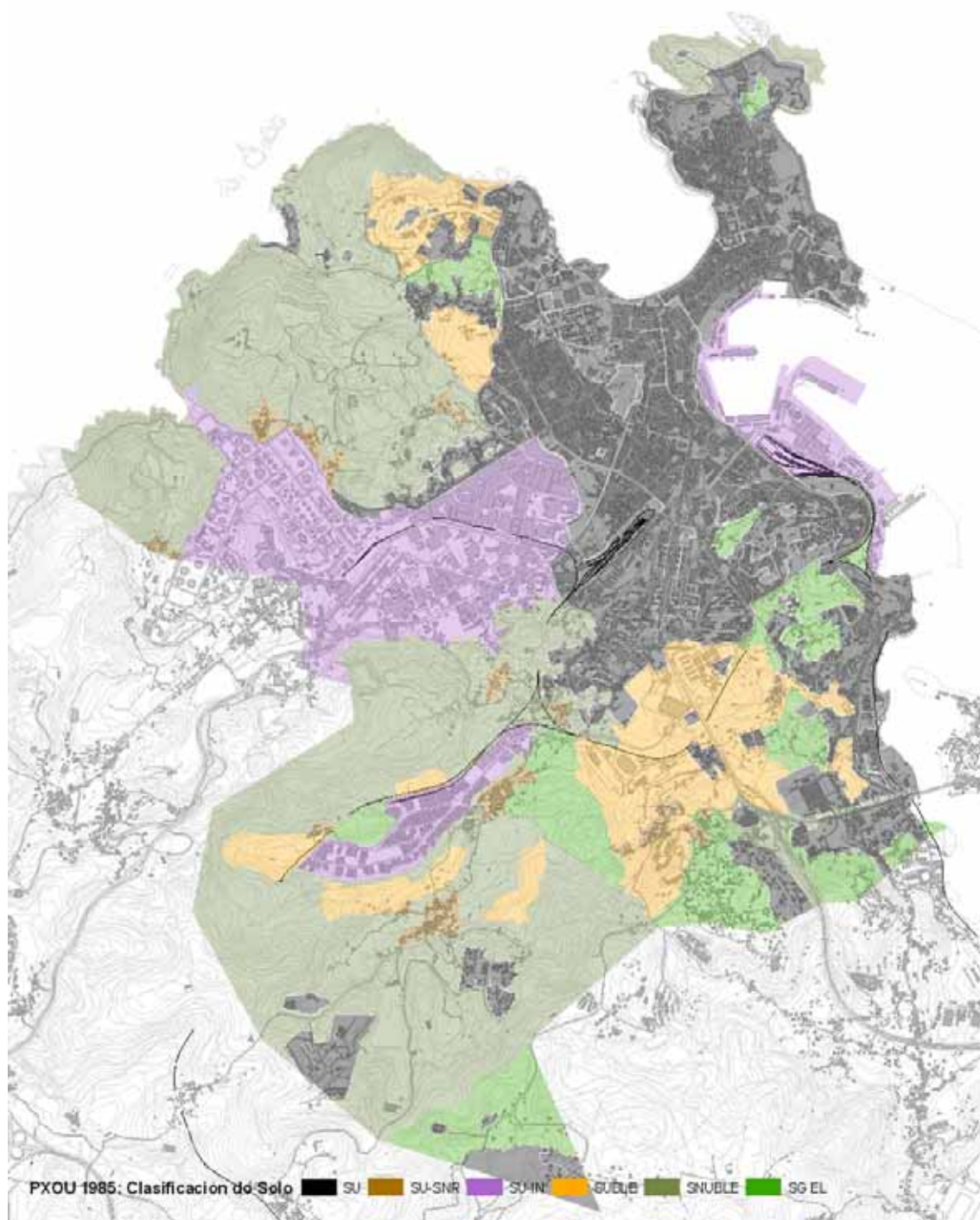
A documentación do plan incorporaba no apéndice I un estudo sobre vialidade, transporte e aparcamento que completaba as directrices do plan neste senso. Así, se mantén o sistema semirradial concéntrico coas modificacións precisas para adaptar o plan ás novas vías, con especial incidencia nas vías de rolda convertidas en bulevares que enlacen os diversos parques urbanos²⁷².

²⁷² Este punto foi obxecto de negociacións co MOPU que non sempre chegaron aos resultados propostos no PXOU.



[150] Imaxe 4.1.24. Plano de Estrutura Viaria e Aparcadoiros, PXOU de 1985.
Fonte: PXOU 1985. Elaboración Propia.

En canto ao sistema viario proposto, as ideas de acabado da cidade volven incidir no trazado das vías. Así, o sup-2 San Pedro de Visma viría delimitado por unha vía oeste que pasaría polo núcleo rural da Gramela e enlazaría co polígono do ventorrillo. Asemade se propón unha avenida que una o núcleo do Birloque con Elviña e sirva de eixe da expansión dos solos urbanizables programados a desenvolver. Por último se pretende enlazar o Polígono de Pocomaco mediante unha dobre conexión que servira de by-pass fronte ao núcleo de Mesoiro. A política de aparcadoiros públicos consistiu en tratalos como se fose unha dotación máis, dado o crecente número de vehículos e das evidentes carencias de espazo. Deste xeito, se repartiron por tódolos barrios da cidade inda que non todos foron finalmente executados.

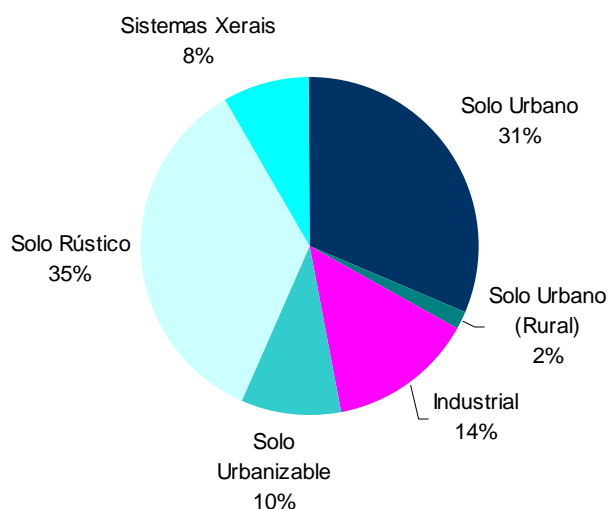


[151] Imaxe 4.1.25. Plano de Clasificación, PXOU de 1985.
Fonte: PXOU 1985. Elaboración Propia.

PXOU 1985	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	1.174
Solo Urbano (Rural)	63
Industrial	515
Solo Urbanizable	358
Solo Rústico	1.324
Sistemas Xerais	309
<i>Total</i>	<i>3.744</i>

[T52] Táboa 4.1.10. Clasificación do Solo. PXOU de 1985.
Fonte: Elaboración Propia.

Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1985



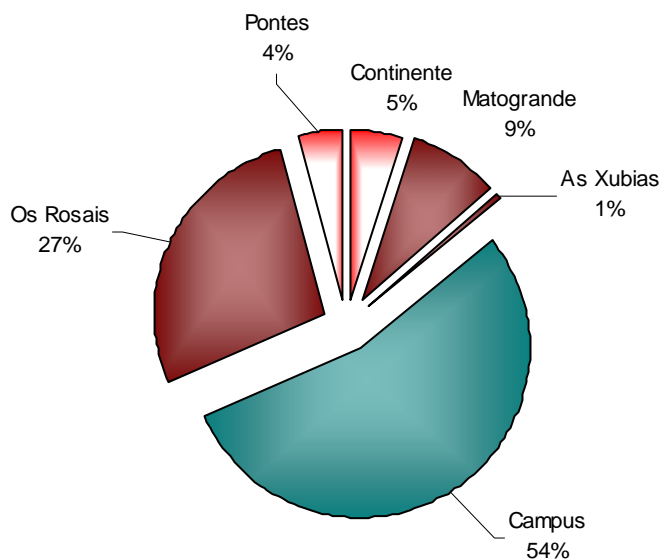
[G70] Gráfico 4.1.13. Plano de Clasificación, PXOU de 1985.
Fonte: PXOU 1985. Elaboración Propia.

PXOU 1985: Planeamento desenvolvido				
Figura	Nome	A.D.	Superficie (m2)	Porcentaxe sup.
PP	SAU-2 Elviña.	08-may-85	96.415	5,13
PP	SAU-2 Matogrande.	20-feb-87	160.758	8,55
ED	As Xubias	19-abr-91	9.714	0,52
PP	Campus Universitario.	10-oct-91	1.016.292	54,06
PP	Os Rosais. Sector 1 (PXOU 1985).	18-oct-91	516.100	27,45
PERI	Paseo das Pontes.	16-dic-96	80.700	4,29
subtotal			1.879.979	21,21

[T53] Táboa 4.1.11. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1985).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

No PXOU do ano 1985 destacará a delimitación dun área denominada SUNP-8 e servirá para implantar o futuro Campus de Elviña-Zapateira pertencente á universidade. Dentro deste período resulta interesante o estudo das pezas de acabado do interior da cidade das que destaca polo seu tamaño a do Paseo das Pontes. En terceiro lugar, compre sinalar as actuacións de pequena escala que se dan no borde da cornixa da ría apoiadas na ordenanza de cidade xardín.

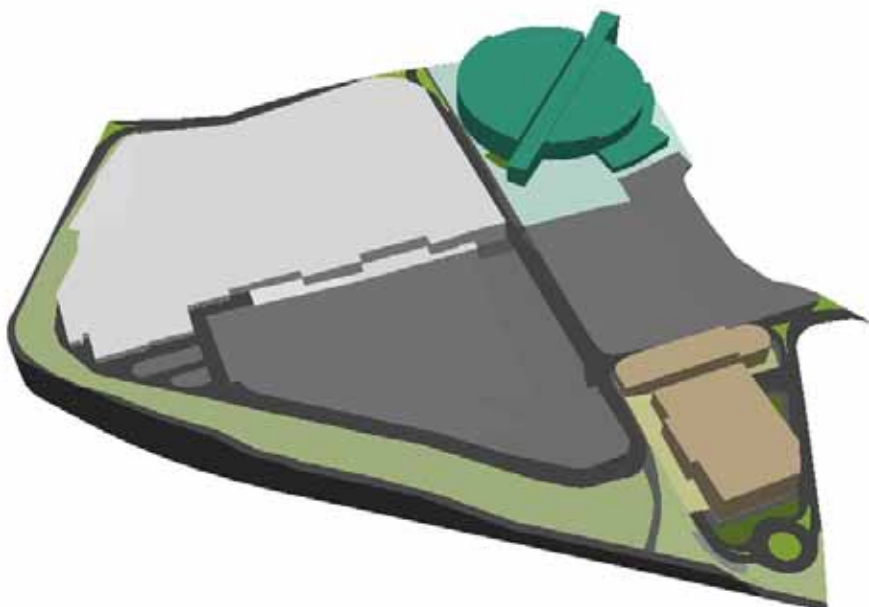
Porcentaxe de Solo Urbanizable PXOU 1985



[G71] Gráfico 4.1.08. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1985).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

Xunto ao reequipamento interno polo que aposta o plan no solo urbano, compre resaltar, como xa dixemos anteriormente, o solo delimitado para a futura dotación educativa de nivel superior, que representa máis da metade do solo en transformación. Entre tanto, os plans parciais de Matogrande e Os Rosais conforman as grandes pezas que se transforman no período de vixencia do PXOU-85. Os Rosais viña dunha actuación regulada polo anterior Plan Xeral con planeamento de desenvolvemento aprobado pero foi obrigado a realizar unha nova tramitación para adecualo ás esixencias do planeamento en vigor, e segundo a lei obrigado a presentar un Programa de Actuación Urbanística (PAU) antes do correspondente Plan Parcial.

Nas seguintes páxinas podemos visualizar as propostas integradas nun Sistema de Información Xeográfico e estudadas como pezas autónomas. Pasamos a describir as realizacións enumeradas máis arriba.



[152] Imaxe 4.1.26. SUP-2. Elviña.

Fonte: Elaboración Propia.

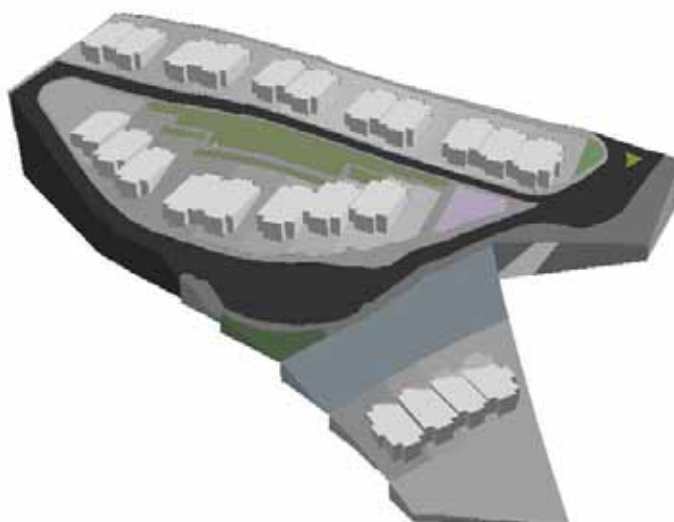
A mediados dos anos oitenta apareceron novas formas de mercar asociada á tipoloxía de grande superficie comercial. Neste polígono se asentou un hipermercado, un edificio de oficinas e unha dotación multiusos, dotados da excelente accesibilidade que proporcionaba a avenida de Alfonso Molina. A aprobación do plan parcial se produxo o 08.05.85 sendo o seu redactor o arquitecto J. Rivero e promocionado por SAUDISA-Continente.



[153] Imaxe 4.1.27. Solo Comprometido en Fase de Execución (s.c.f.e). Matogrande.

Fonte: Elaboración Propia.

O P.P. Matogrande foi aprobado o 20.02.87, xa en vigor o PXOU do ano 85. Sen embargo, as súas determinacións foron incorporadas segundo a redacción do plan parcial que recollía o ámbito da norma zonal Z-13 do PXOU-66 cunha edificabilidade volumétrica de $4\text{m}^3/\text{m}^2$. Neste caso a marxe de manobra do PXOU-85 era moi limitada. Este plan recolle a tipoloxía de mazá pechada para o núcleo central do barrio e bloque aberto en contacto coa avenida.



[154] Imaxe 4.1.28. ED. As Xubias. Solo Urbano con Uso Pormenorizado: Cidade Xardín II.

Fonte: Elaboración Propia.

Certas partes da avenida da Pasaxe se clasificaron como zona urbana con tipoloxía de cidade xardín. O importante neste caso era evitar o efecto pantalla que puideran causar as altas densidades propostas noutras zonas da cidade. A execución desta unidade foi moi rápida por tratarse dun estudo de detalle aprobado polo concello o 19.04.91. Non foi a única promoción aparecida a carón da ría.

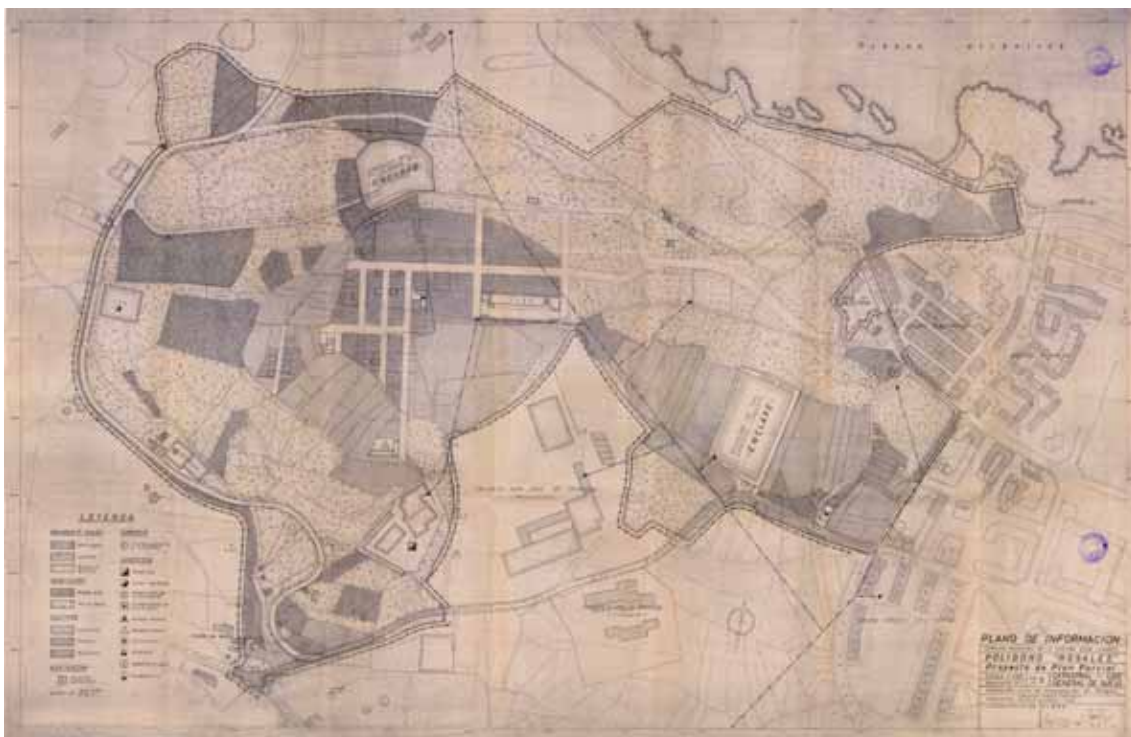


[155] Imaxe 4.1.29. SUNP-1. Os Rosais.

Fonte: Elaboración Propia.

O polígono residencial dos Rosais tal e como o vemos hoxe en día e o último estado dun longo proceso de acabado nesa parte da cidade, dende a súa zonificación como Z-13 polo PXOU de 1966. O seguinte plan xeral obrigou aos propietarios do solo a redactar un novo plan parcial²⁷³ dado o desfase temporal entre a aprobación do primeiro plan e a non execución do mesmo.

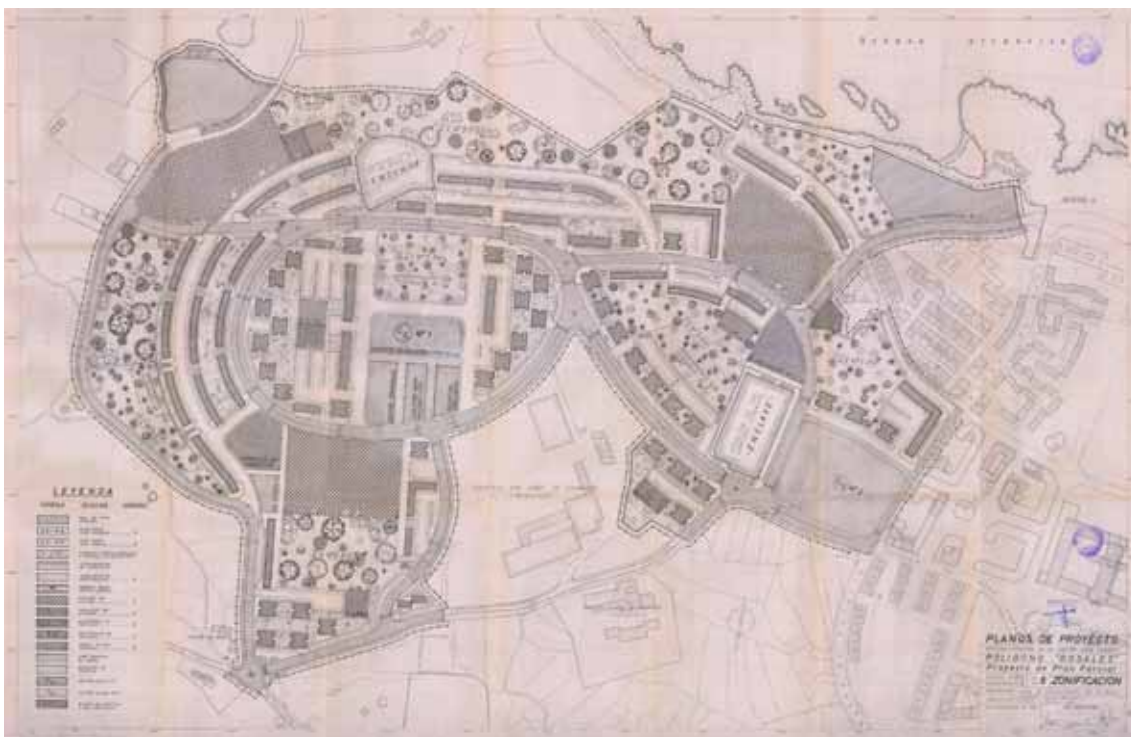
²⁷³ Previo Plan de Actuación Urbanística segundo a revisión da lei do solo de 1975.



[156] Imaxe 4.1.30. Usos do Solo. Os Rosais.

Fonte: Plan Parcial Rosales Norte. Arquivo Xunta de Galicia.

Sen embargo, as determinacións do mesmo non sufriron modificacións relevantes, permitindo as densidades que definía o anterior plan xeral e que se situaban no entorno das 75 viv/Ha e unha edificabilidade de $0,9 \text{ m}^2/\text{m}^2$.²⁷⁴ Dentro do sector se atopaba o enclave das cocheiras de tranvías da Coruña e algunhas instalacións militares.



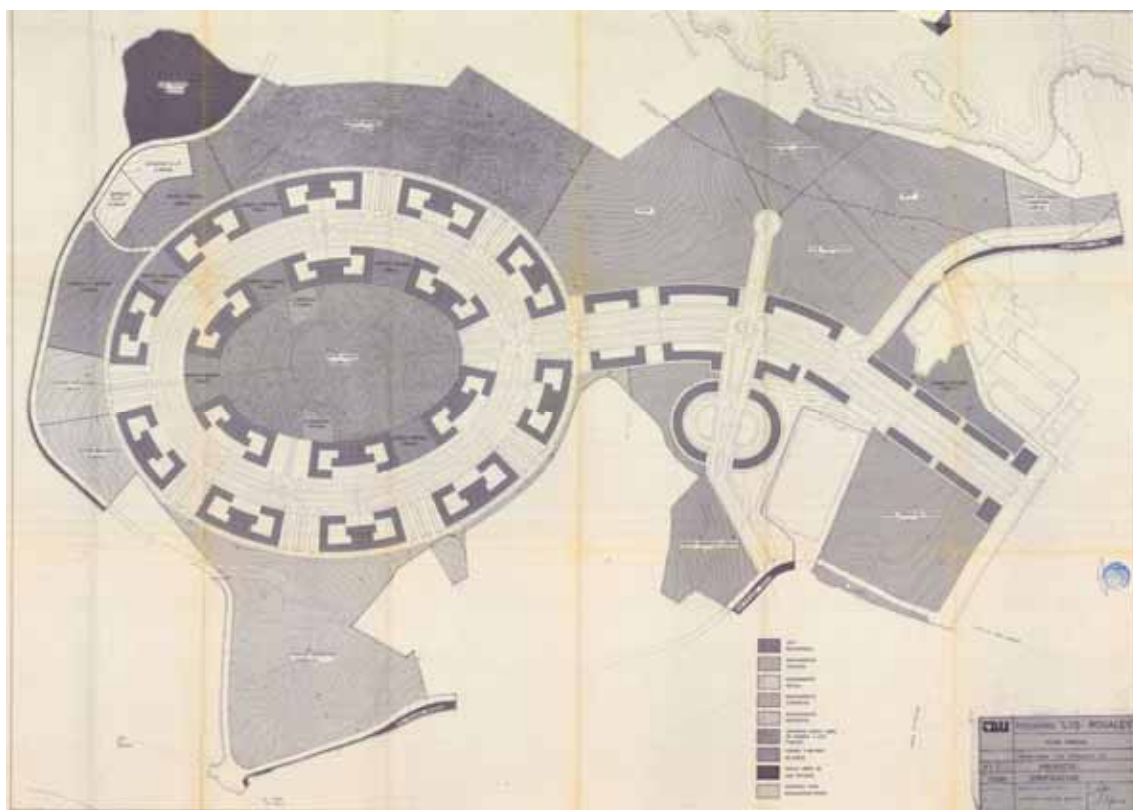
[157] Imaxe 4.1.31. Zonificación. Os Rosais.

Fonte: Plan Parcial Rosales Norte. Arquivo Xunta de Galicia.

²⁷⁴ Recordemos que a edificabilidade máxima proposta para os solos urbanizables non programados non podía sobrepasar os $0,6 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

A trama urbana do antigo plan dispuña as vías engarzando as partes entre si e conformando mazás xerarquizadas cun centro onde se dispoñían os equipamentos de barrio. O novo Plan Parcial, simplifica a rede viaria negando, en principio calquera conexión máis aló dos escasos puntos de contacto coa trama urbana mediante a creación dun “Gran Bulevar” que ocupa unha superficie de 26.222 m². A xustificación da proposta incide na difícil topografía e na protección dos ventos.

Os equipamentos aparecen desprazados aos extremo do polígono e no centro se debuxa unha grande zona verde que minguará en favor dunha estrada secundaria de circunvalación interior no proxecto de urbanización. Sen embargo, esta distribución permite un loteo sinxelo da venta de soares por parte dos promotores. O bloque aberto da paso a unha forma repregada sobre si mesmo que configura pseudo mazás pechadas con patio.



[158] Imaxe 4.1.32. Zonificación. SUNP-1: Os Rosais.
Fonte: Plan Parcial OS Rosais. Arquivo Xunta de Galicia.

O Plan Parcial dos Rosais foi aprobado definitivamente o 18.10.91 ao mesmo tempo que o Programa de Actuación Urbanística²⁷⁵, sendo redactores a empresa Grupo TAU. Nel se sitúa un centro comercial de iniciativa privada con 30.000 m² edificables que actúo como reclamo para o asentamento efectivo da poboación que habita en 3.737 vivendas²⁷⁶ teóricas que manexa o plan.

²⁷⁵ Segundo o artigo 44 do entón vixente Regulamento de Planeamento do ano 1978.

²⁷⁶ Documento de Memoria do Plan Parcial Os Rosais, 1991. Cadro de Características técnicas, apartado 5.6: Edificabilidade. Páx. 38.

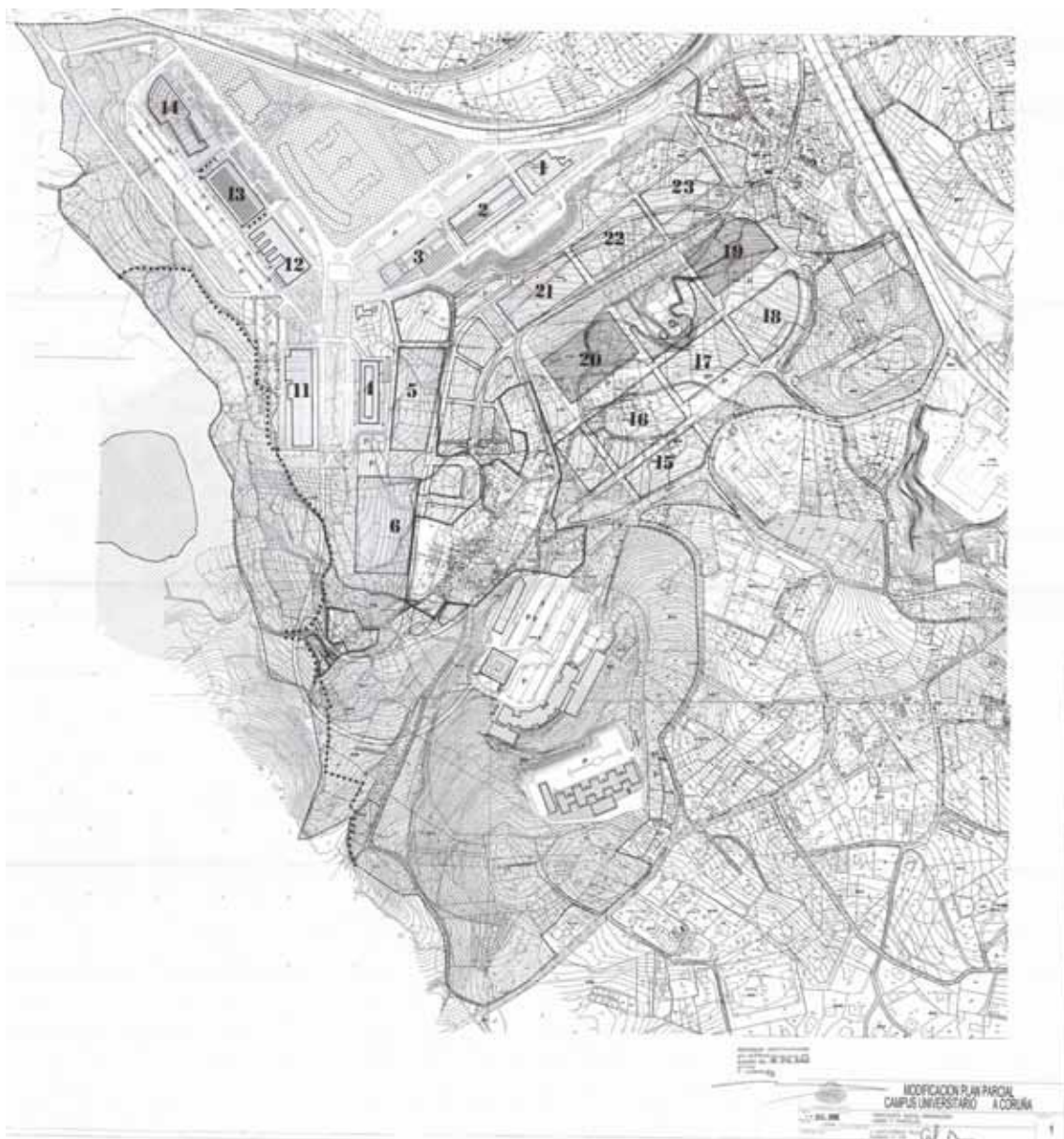


[159] Imaxe 4.1.33. SUNP-8. Campus Universitario.
Fonte: Elaboración Propia.

O Plan Parcial do Campus Universitario aprobado definitivamente o 10.10.91 conta cunha superficie a ordenar de 100 Ha. o que fai desta peza unha das maiores delimitacións no conxunto da área urbana.



[160] Imaxe 4.1.34. Imaxe Proposta do Plan Parcial do Campus Universitario. 10.10.91.
Fonte: Universidade da Coruña.

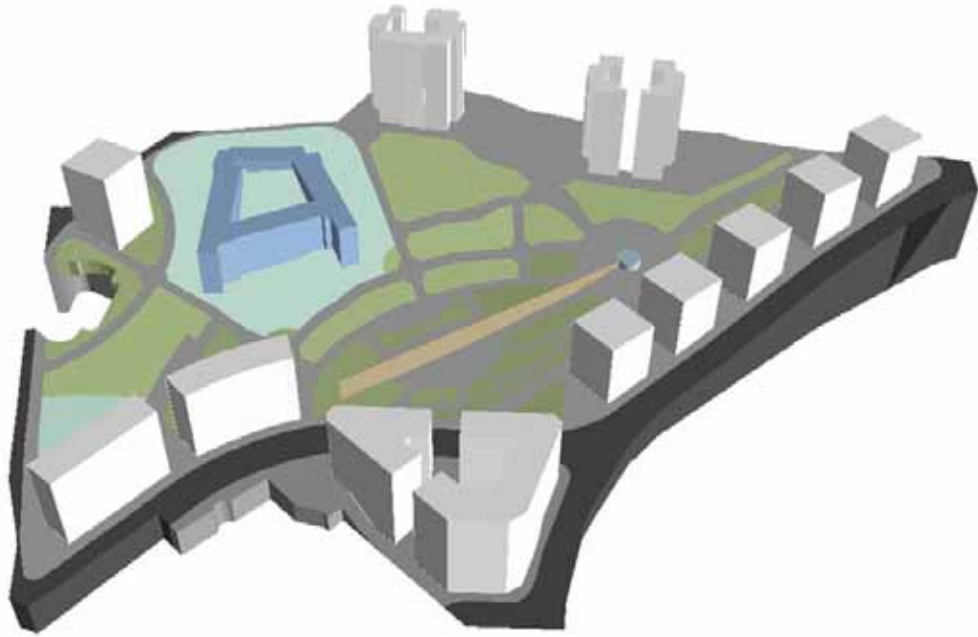


*Imaxe 4.1.35. Plano de ordenación da Modificación do PP-Campus Universitario. 16.12.02.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.*

O plan respondía á idea de Campus onde as facultades estaban rodeadas de amplas zonas verdes, que co paso do tempo foron reducíndose en favor de praias de aparcadoiro polo cada vez maior uso do vehículo privado. Compre salientar a inclusión dentro do mesmo do núcleo rural de Castro de Elviña cun plan especial aprobado.

O devandito plan parcial foi modificado en varios aspectos o 16.12.2002, dos cales os máis importantes son:

- Modificación do viario periférico de unión da zona baixa de Elviña coa Zapateira.
- Eliminación de parcelas situadas dentro da zona de afección arqueolóxica.
- Modificación de Aliñacións en parcelas por mor das futuras necesidades docentes.



[161] Imaxe 4.1.36. PERI Paseo das Pontes.
Fonte: Elaboración Propia.

Entre outros Plans Especiais, destacamos o PERI do Paseo das Pontes que viña sinalado no PXOU-85 como Acción núm. 37 e foi aprobado o 16.12.96 tras un longo periplo xudicial, firmando o traballo o arquitecto J. Miyar Caridad. Dende o plan viña imposta que a ocupación máxima pola edificación fora dun 20% polo que se decidiu utilizar a tipoloxía de bloque en liña e torre para deixar un gran baleiro de zona verde e incorporar tanto o acueduto como a igrexa.



162 Imaxe 4.1.36. PERI Paseo das Pontes.
Fonte: Elaboración Propia.

E. O PLAN XERAL DE ORDENACION MUNICIPAL DE 1998.

A revisión do Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1985 se produce por varias razóns. Entre elas, atopamos unha nova Lei do Solo de Galicia 1/97 que actualiza os conceptos urbanísticos trala proba inicial da chamada LASGA do ano 1985 e que ven restañar o baleiro legal suscitado pola anulación da maior parte do texto estatal de 1992. Así as cousas, o planeamento se actualiza seguindo os preceptos da nova lei²⁷⁷.

Os motivos que sinala a memoria do PXOM-98 son:

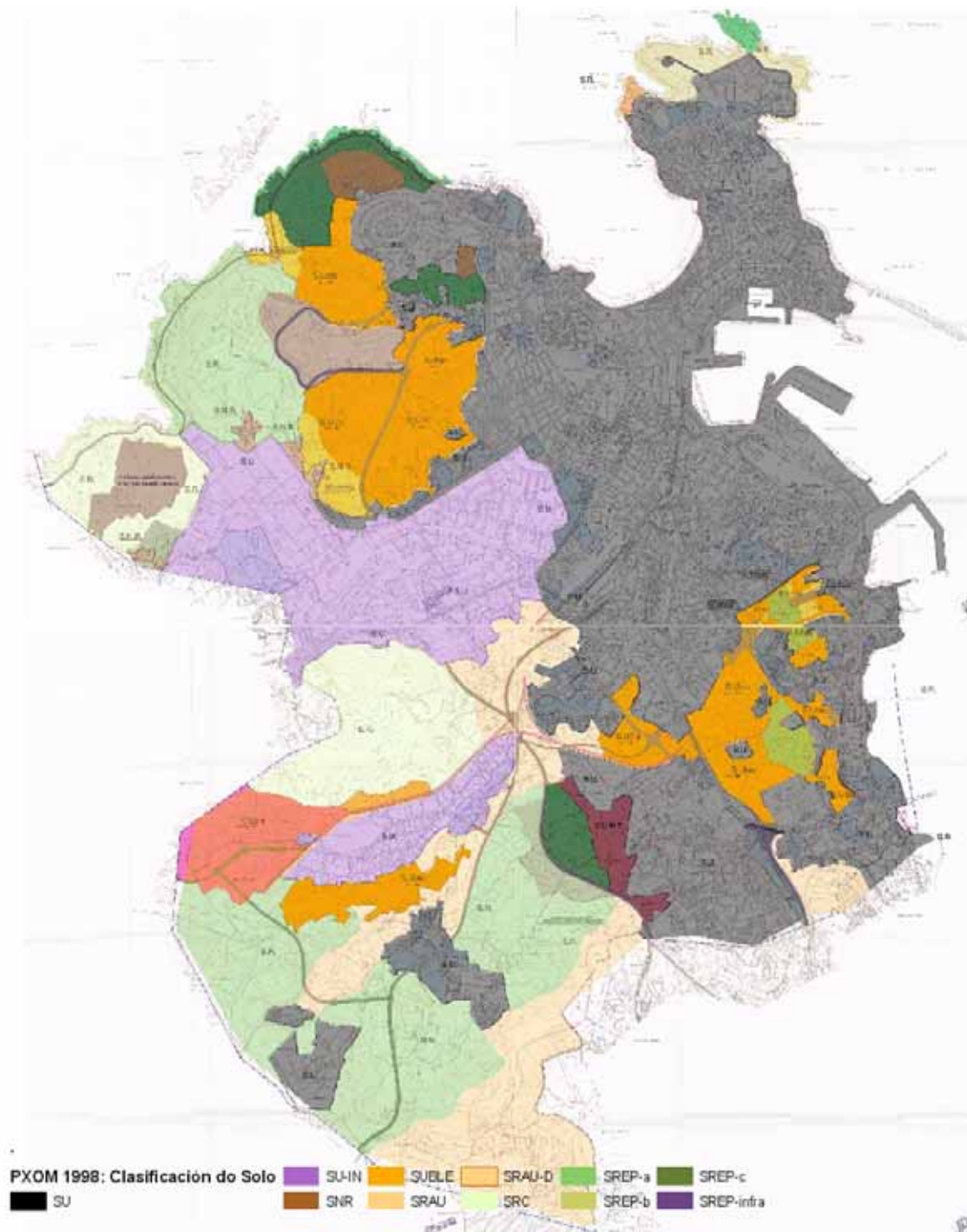
1. O case total esgotamento da ordenación planificada no PXOU-85, que resulta ser *“incapaz de satisfacer as necesidades de desenvolvemento a corto prazo.”* Sen embargo sobre o mesmo PXOU realiza un comentario definitorio da estratexia que utilizaba: *“Una nueva cultura urbanística inspirada fundamentalmente por los objetivos de conservar la dimensión actual de la ciudad, evitando la sobredensificación que se estaba produciendo.”*
2. Actualizar a estrutura xeral e orgánica dado o carácter metropolitano da cidade, velando pola afectiva integración da Coruña na súa área metropolitana. En este aspecto o plan incide na importancia de realizar as necesarias conexións, sobre todo viarias co resto da comarca; *“olvidarse de ello o fingir desconocerlo por una o por otros no sería bueno para nadie en un futuro más o menos cercano.”* (Memoria PXOM-98, 16).
3. Conveniencia de gozar das medidas liberalizadoras do solo, polo que se pensa en dispoñer de grandes cantidades de solo urbanizable como fórmula para diminuí-lo seu prezo.
4. Aplicar as novas técnicas urbanísticas da xestión da nova lexislación autonómica e concretar o réxime xurídico da propiedade establecido na Lei do solo estatal do 98.
5. Adoptar as pretensións e necesidades actuais da sociedade coruñesa;

Memoria. Cap. 2: Conveniencia e Oportunidade, páx. 8.

Se volvemos sobre o gráfico 4.1.02 que reflicte a poboación asentada na cidade na última década, entendemos que o aumento do patrimonio inmobiliario (gráfico 4.1.03) en máis de 11.000 vivendas foi un dos obxectivos logrados como sinala o punto terceiro anterior. Polo tanto, e dado un aumento desprezable no valor poboacional, entendemos que se produciu unha sobreoferta de vivenda que pasou tanto a engrosar o número de vivendas baleiras como a modificar o ratio de persoas por vivenda, dato que resulta equiparable a outras cidades da contorna europea (Reclus, 1989²⁷⁸; Kagermeier, 2007).

²⁷⁷ Para una visión complementaria pódese consultar Martínez Suárez, “A revisión do plan xeral de ordenación urbana da Coruña”, en Obradoiro, num. 26, 1997, (p. 14-19).

²⁷⁸ RECLUS, (1989). Les villes européennes: rapport pour la DATAR. Montpellier.



[163] Imaxe 4.1.37. Clasificación do Solo PXOM 1998.
 Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Elaboración Propia.

O diagnóstico dos problemas detectados que fai o PXOM-98 e nos que se fan propostas concretas aparecen agrupados por categorías, estas son:

- Medio Físico:
 - Pequena extensión non permite o crecemento ordenado das zonas alleas ao límite municipal.
 - Danos ecolóxicos por explotación activa de canteiras.
 - Problemas de vertidos por insuficiencia da estación depuradora de augas residuais.
 - Proposta: Por en valor o solo natural como elemento activo e de contrapeso ao solo urbano.

- Demografía:
 - Incremento da taxa de avellentamento e das familias unipersoais.
 - Escaso solo urbanizable e alto custo da vivenda.
 - Emigración da poboación xove en período fértil.
 - Proposta: Implantar axudas as zonas máis sensibles do casco histórico e adecuar a tipoloxía de vivenda á realidade dos seus moradores.
- Actividades Económicas:
 - Desequilibrio entre o alto desenvolvemento do sector terciario de servizos e unha actividade industrial en retroceso.
 - Proposta: Creación de solo industrial e comercial a prezo asequible para la implantación de empresas (solo urbanizable para o Centro de Transportes de Vío) e potenciar o sector turístico dada as magnificas posibilidades que ofrece a cidade tanto a nivel cultural como de ocio.
- Ordenación do Territorio:
 1. Clasificación do solo:
 - Delimitar áreas de especial protección deixando o sobranste como solo apto para o desenvolvemento.
 - Compatibilizar o solo urbano e as novas expansións co medio ambiente.
 - Desenvolver a marxe da ría como zona residencial de baixa densidade.
 2. Solo Urbano e Patrimonio Histórico:
 - Estimular a creación de documentos de protección dos valores urbanos (PEPRI) e do patrimonio histórico (PE do Castro de Elviña).
 3. Núcleos Rurais:
 - Entourados por solos de expansión da cidade que afectan á propia estrutura do núcleo.
 - Profundos cambios en aspectos socioeconómicos do núcleo que desvirtúan a razón de ser do mesmo. No PXOM, tras un estudo dos mesmos, se decide clasificar como tal unicamente os núcleos de Nostian, Bens, Comeanda e Mazaido, todos eles no sector occidental e rodeando as instalacións da refinería, deixando fora desta clasificación o resto de asentamentos xa moi transformados a características propias do urbano, segundo a memoria do PXOM-98.
 4. Os Sistemas Xerais:
 - Na rede de comunicacións compre facer novas conexións urbanas (prolongación do tranvía) e interurbanas. Se propón a construción dunha nova ponte sobre a ría e a potenciación so ferrocarril como sistema de comunicación comarcal como uso compatible cos trens de longo percorrido. Ao respecto da rede viaria o PXOM-98 propón un modelo mixto que integre unha malla viaria direccional cun semi-anel de rolda que circunvale a cidade, para tentar solucionar os problemas de conxestión tal e como expresa a memoria do PXOM, (1998, páx. 64):

“Se considera de vital importancia a resolución dos problemas de conxestión existentes en el tráfico viario del municipio de A Coruña, tanto en la propia red interior como en sus conexiones con el exterior.”

Documento de Memoria do PXOM, 1998, páx. 64

- Na rede de equipamentos se quere potenciar o equipo básico de barrio evitando ao mesmo tempo a proliferación de máis centros comerciais.
- No sistema de espazos libres se pretende levar a práctica os convenios subscritos cos propietarios particulares e o exército para obter os parques urbanos de Eirís, A Sardiñeira, Monte Alto e Monte de San Pedro, obtendo as seguintes superficies teóricas:

SX Espazos Libres		
Existentes		Sup (Ha)
	SU	31,22
	SR	14,69
	<i>subtotal</i>	<i>45,91</i>
Nova Creación		
	SU	8,55
	SUBLE	81,47
	Expropiación	26,87
	<i>subtotal</i>	<i>116,89</i>
	Total	162,8

[T54] Táboa 4.1.12. Sistemas Xerais de Espazos Libres. PXOM-98
Fonte: Elaboración Propia.

A superficie adicada a espazos libres ao final do plan sería de 162, 8 Ha, para unha poboación futura estimada en 288.754 habitantes (ratio de 2,6 hab/viv). Con estes números se obterían 5,638 m² de espazo libre público por cada habitante.

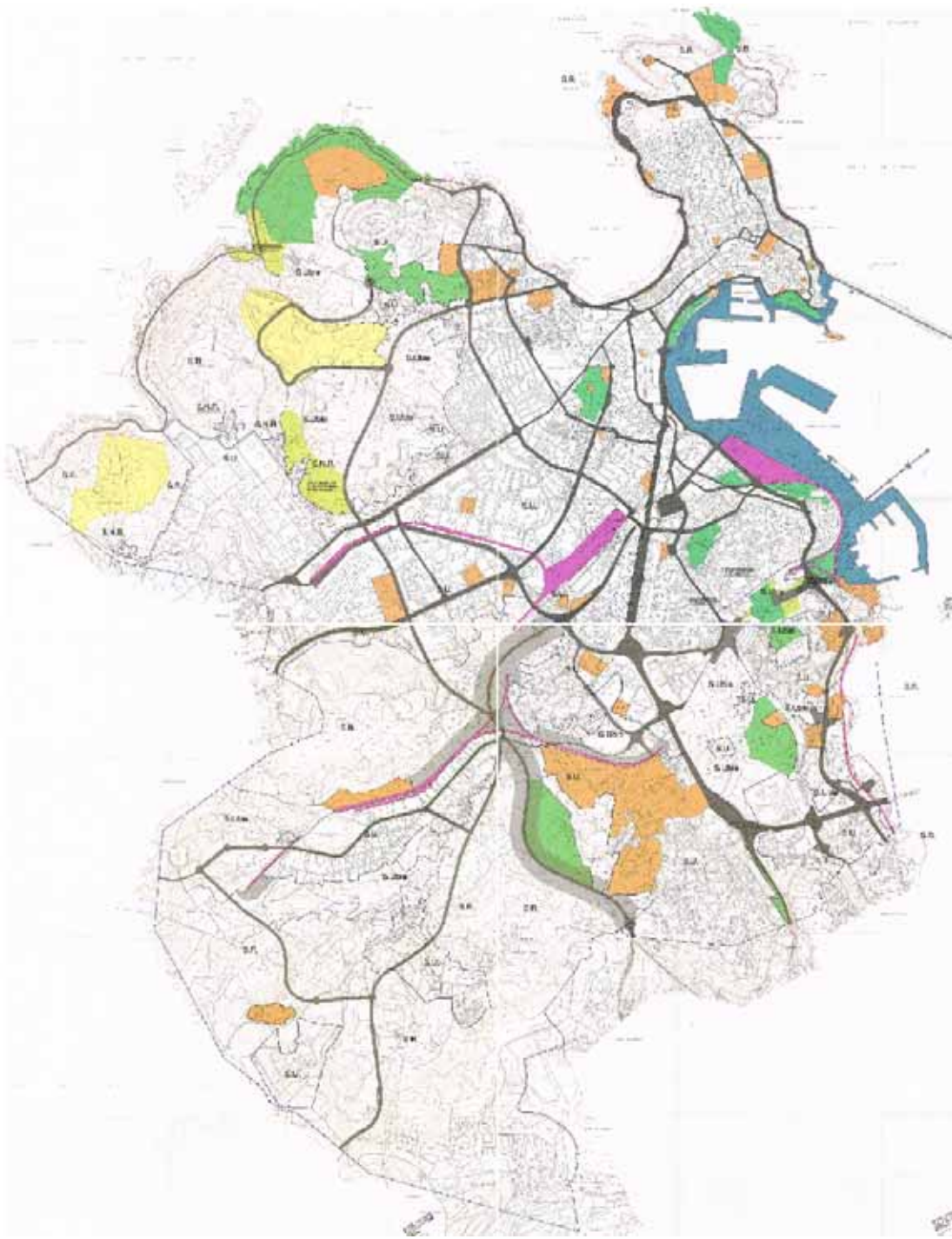
A capacidade residencial do plan se estima en 76.399 vivendas ocupadas ás que se sumarían 34.660 (contando coa porcentaxe actual do 80% de vivendas ocupadas). Por actuacións a partición sería a seguinte:

Capacidade Residencial	
actuación	Núm. Vivendas
Polígonos	5.446
APR	1.816
APE	3.960
SUBLE	32.104
Total	43.326

[T55] Táboa 4.1.13. Capacidade residencial. PXOM-98
Fonte: Elaboración Propia.

5. Grandes Infraestruturas:

- Creación dos plans que permitan a introdución das novas tecnoloxías (cable) e das novas enerxías (gas), entendidas como oportunidades de negocio.
- O Porto como elemento fundamental na produción de riqueza na cidade. Elaborar un Plan Especial do Porto.



[164] Imaxe 4.1.38. Estrutura Orgánica do Territorio. Sistemas Xerais. PXOM 1998.
Fonte: PXOM 1998. Web de Planeamento Urbanístico.

- Ausencia de Plan Metropolitano:
 - Non existe entendemento entre as distintas administracións locais da área urbana o que provoca no sector inmobiliario unha “dinámica espontánea do mercado e un forte consumo de espazo” (Memoria PXOM, 1998, páx. 37).
 - Non existe suficiente oferta de solo para actividades terciarias especializadas. Ao mesmo tempo se propón afastar a actividade industrial molesta do casco urbano.
 - Compre resolver a accesibilidade polo leste (nova ponte).
 - Supresión da peaxe Coruña-Arteixo no tramo da AG-55.

- Conexión da cidade co aeroporto de Alvedro. Conectar o sector oeste (Refinería, Pocomaco, Os Rosais, etc) coa autovía A-6²⁷⁹.
- Rede ferroviaria obsoleta que habería que reconverter a un sistema de transporte comarcal.
- Plan de transporte especializado á universidade.
- Creación de aparcadoiros disuasorios e suprimir certos tramos de aparcamento en superficie.
- Elaborar un **Plan Sectorial Metropolitano de Transporte Público** e un **Plan Director Metropolitano de Xestión Integral dos Residuos Sólidos Urbanos**.

Non cabe dúbida que os planificadores sabían que o ciclo económico estaba en expansión, pero para levar a cabo con éxito esta nova proposta de crecemento facía falla a coordinación entre tódolos concellos da área.

Esta atención polo ámbito metropolitano centrarase na proposta de elaboración dun Plan Supramunicipal chamado: **Plan Metropolitano de Infraestruturas, Servizos e Medio Ambiente**, que sería desenvolvido a través de diferentes plans especiais. O obxectivo non era outro que mellorar as condicións de accesibilidade entendendo os núcleos urbanos como subpolos do sistema rexional (Kagermeier, 1995). Do mesmo xeito, se facía necesario coordinar políticas de solo industrial, polo que se propoñía a creación dun **Parque de Excelencia de Innovación e Creatividade**, nas contornas do aeroporto de Alvedro, xa no termo municipal de Culleredo. Folga dicir, que estas propostas escapan das competencias adscritas a un Plan Xeral *sensus strictus* polo que, coma nas anteriores ocasións, non pasaron de ser meras suxerencias cara os poderes públicos.

No plano competencial do PXOM-98, a acción planificadora se centrará en conseguir:

“Un funcionamiento menos congestivo de la actual ciudad central descongestionando su borde periférico sur, mediante el cambio de modelo radioconcéntrico, por el de malla, de manera que se modifique el sistema de accesibilidad, no siendo concurrente radialmente, y se convierta en canalizador y distribuidor del territorio.

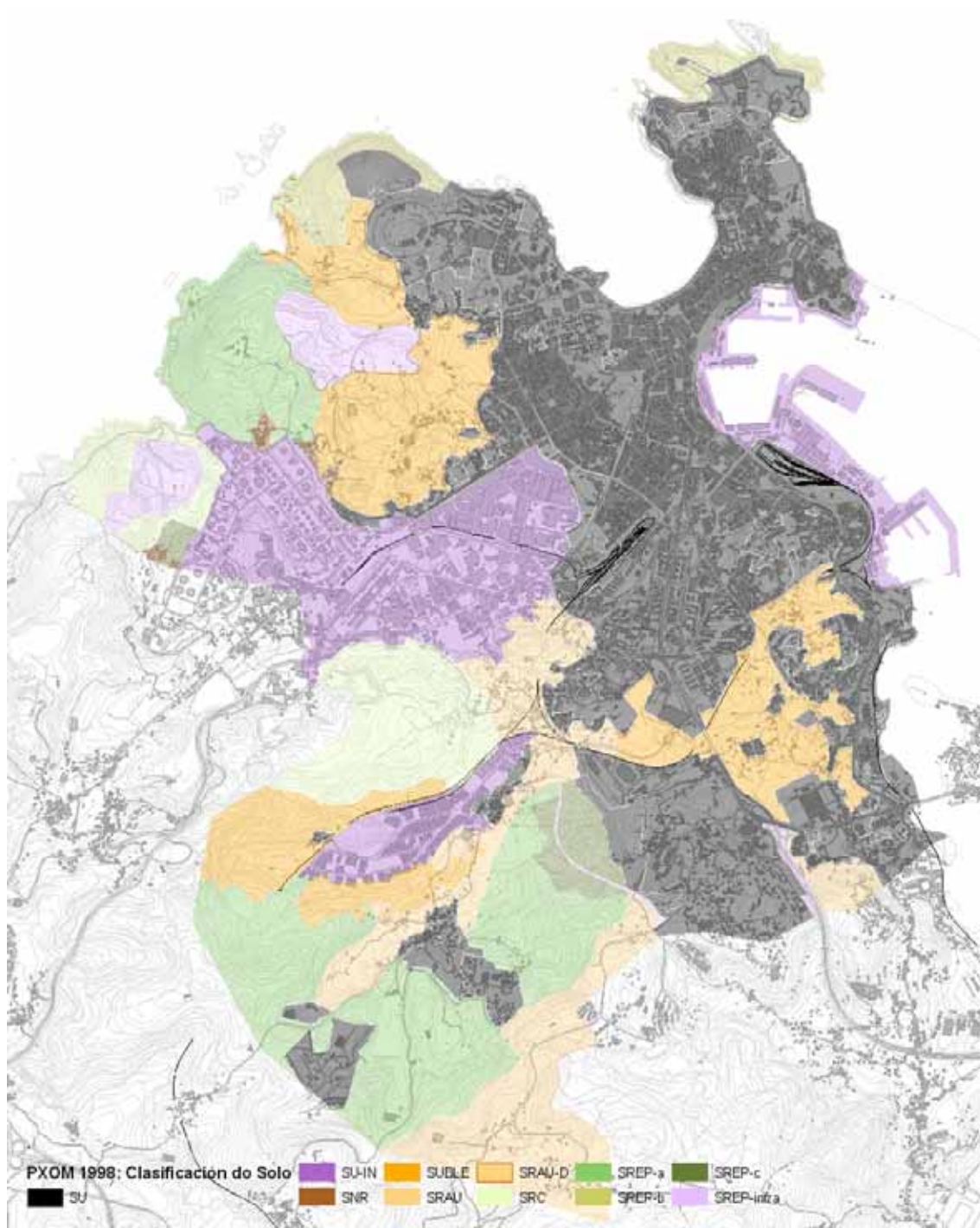
Dar continuidad a la expansión y ampliación de la ciudad central, a través de la transformación del espacio de las márgenes de la ría del Burgo desplazando los usos secundarios, transformando un espacio degradado (...) mediante la transformación de infraestructuras duras, por otras más amables y urbanas, como pueden ser bulevares o vías ajardinadas.”

Documento de Memoria do PXOM-98, páx. 56

Entre outros puntos cabe sinalar a idea dunha nova ponte sobre a ría e a transformación do sistema viario radial nun sistema en malla que artelle todo o territorio para conseguir estes efectos:

²⁷⁹ Velaquí o primeiro acercamento ao que os medios de comunicación e políticos chaman a terceira rolda, nome desvirtuado dos antigos plans xerais como, principalmente do Plan Viario Arterial do ano 1974 xa estudado no capítulo anterior.

- Reforzo dos subcentros rexionais que conformen novas áreas de centralidade que difundan o crecemento, (Kagermeier, 2007).
- Difusión e dotación de accesibilidade a todo o territorio metropolitano.



[165] Imaxe 4.1.39. Clasificación do Solo. PXOM 1998.
 Fonte: PXOM 1998. Elaboración Propia.

Resulta imprescindible, chegados a este punto, fixar os ciclos expansión-relaxación polos que se ten movido a planificación xeral no concello da Coruña. A coincidencia, superando un período de acomodación dos mercados, cos ciclos económicos dende mediados do século XX de bonanza e recesión son manifestas. Logo, unha primeira reflexión ao respecto faise necesaria para poder entender en moitos casos as xustificacións e adecuacións dos planeamentos no territorio.

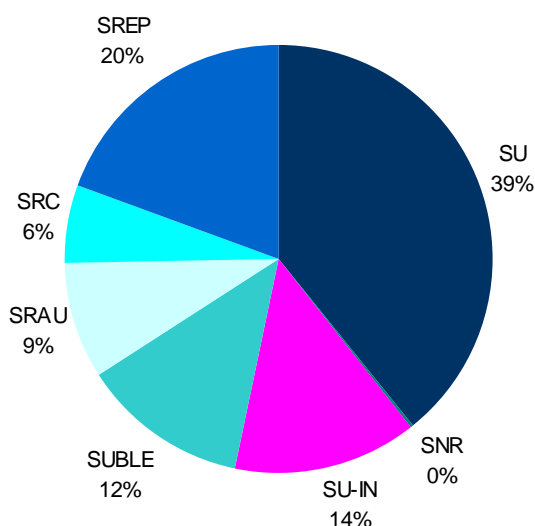
Antes de proseguir nesa liña argumental, vexamos o desenvolvemento efectivo do PXOM-98 no que corresponde a nova ocupación de solo pola urbanización.

PXOU 1998	
Clasificación	Superficie (Ha)
SU	1.492
SNR	13
SU-IN	531
SUBLE	475
SRAU	349
SRC	214
SREP	746
Total	3.819

[T56] Táboa 4.1.14. Clasificación do Solo. PXOM de 1998.
Fonte: PXOM 1998. Elaboración Propia.

En liñas xerais o aumento de solo urbano dende 1985 ata 1998, débese á transformación de 250 Ha de solo urbanizable, no que se inserta o desenvolvemento dotacional do Campus Universitario. Dado que o plan de 1998, se vai aprobar nun momento de liberalización dos mercados financeiros e sobre todo ás novas medidas liberalizadoras do solo, a proposta de solo urbanizable ou apto para urbanizar chega a 812 Ha, o que supón un aumento do 226% respecto ao plan anterior, que propuña 358 Ha, pasando do 10% de clasificación do solo no PXOU-85 ao 21% no plan do 98. Por outra banda, a redución do solo rústico, entendido como aquel que queda fora da súa transformación, experimenta un cambio que vai do 43% de ocupación do solo no planeamento do ano 1985 ao 26% no plan de 1998.

Plan Xeral de Ordenación Municipal 1998



[G72] Gráfico 4.1.15. Plano de Clasificación, PXOM de 1998.
Fonte: PXOM 1998. Elaboración Propia.

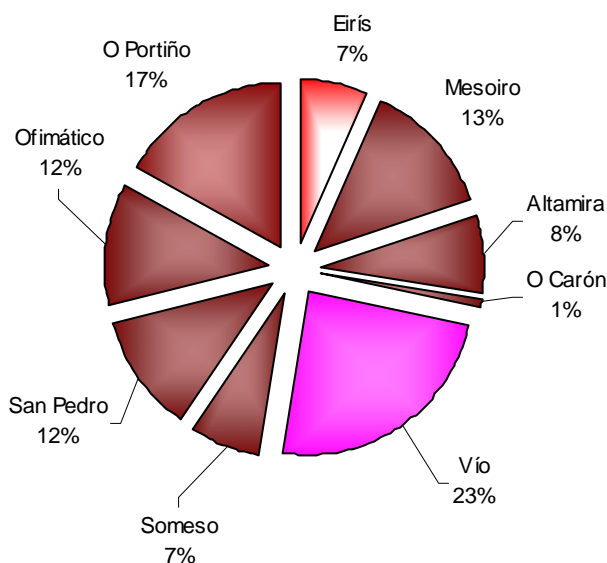
No que respecta ao solo efectivamente transformado neste período de vixencia, a seguinte táboa mostra os desenvolvementos efectivos na súa última etapa.

PXOU 1998: Planeamento desenvolvido				
Figura	Nome	A.D.	Superficie (m2)	Porcentaxe sup.
PP	Sector-06. Parque de Eirís.	08-nov-99	195.657	6,73
PP	Sector-05. Val de Mesoiro.	14-feb-00	383.094	13,17
PP	SRAU Altamira.	14-abr-00	222.818	7,66
PP	SRAU O Carón.	13-nov-01	23.451	0,81
PP	Sector-04. Polígono Industrial de Vío.	07-jul-03	697.580	23,99
PP	Sector-07. Recinto Ferial, Someso.	05-jul-04	205.953	7,08
MP-PP	Sector-02. San Pedro de Visma.	11-abr-05	337.100	11,59
PP	Sector-10. Parque Ofimático.	02-may-07	347.557	11,95
MP-PX	Sector-1 O Portiño.	Aprob. Inicial	494.604	17,01
subtotal			2.907.814	32,80

[T57] Táboa 4.1.15. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1998).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

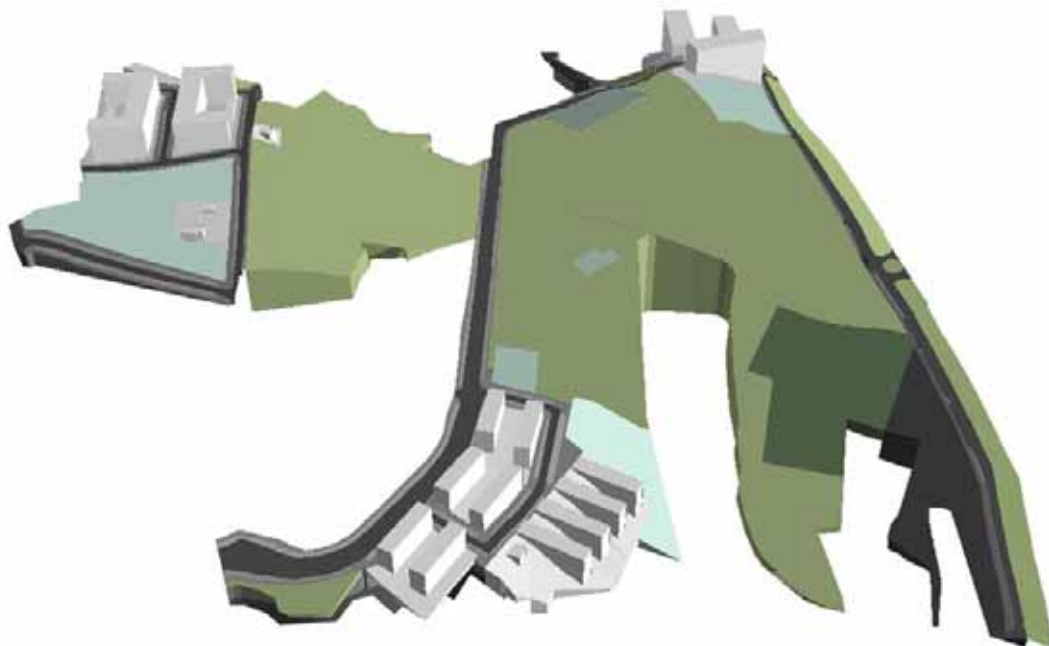
O PXOM-98, durante a súa vixencia, transformou 290 Ha o que supón o 32% do solo transformado dende o planeamento xeral do 66. Outros valores de comparación son as 188 Ha. (21%) do PXOU-85 e as 407 Ha. (45% do solo transformado) do PXOU-66, esta última coincidente coa etapa económico-social do chamado “Desarrollismo”.

Porcentaxe de Solo Urbanizable PXOM 1998



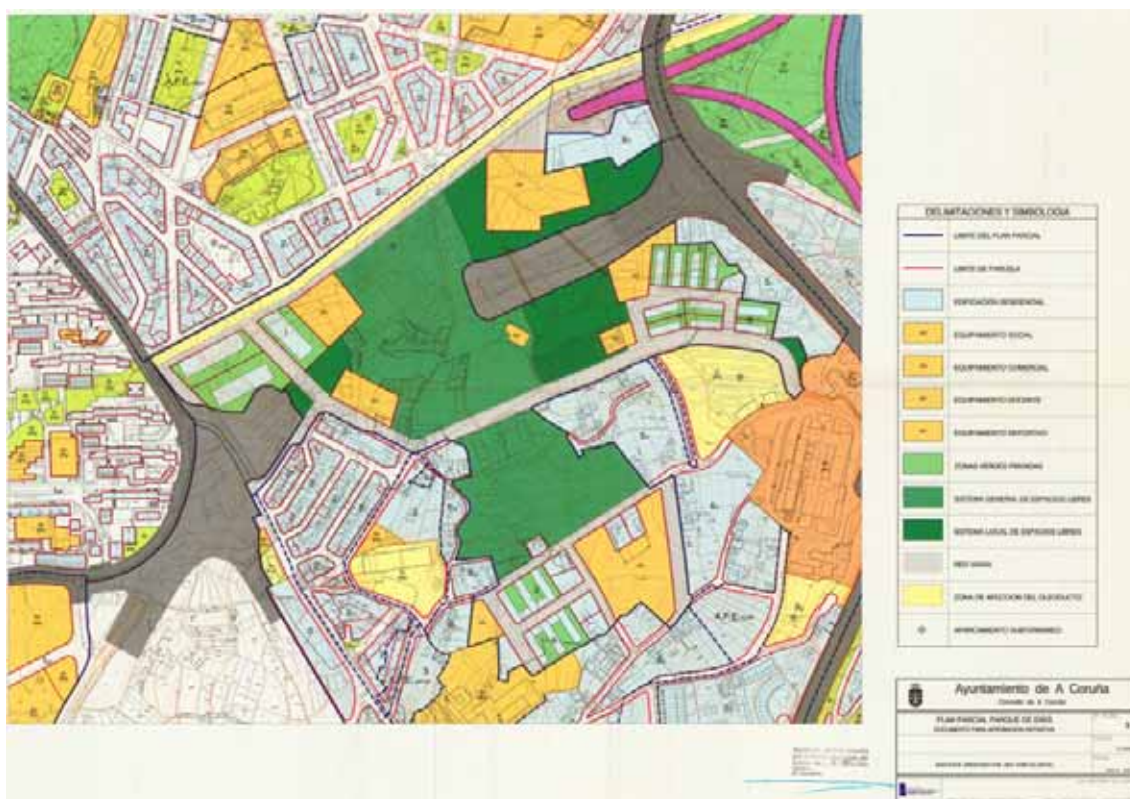
[G73] Gráfico 4.1.15. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (PXOU 1998).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

Tras unha paréntese no desenvolvemento de solo industrial, que durante as décadas dos oitenta e noventa fuxe do termo municipal, aparece o polígono industrial-comercial de Vío como ampliación do polígono de Pocomaco. Unha actuación que supón o 23% do solo en transformación. O resto do solo será desenvolvido para vivenda residencial colectiva agás a pequena promoción de O’Carón encamiñada a cubrir a demanda de vivenda unifamiliar.



[166] Imaxe 4.1.40. S. Uble. Sector 6. Eirís.
Fonte: Elaboración Propia.

O plan parcial do sector-6, foi realizado case en paralelo coa tramitación do PXOM-98 polo mesmo equipo redactor deste. Os obxectivos non serán outros que darlle unha resposta viable á creación do parque de Eirís, planificado xa no Plan de Aliñacións de 1949 e recollido nos seguintes documentos xerais inda que fose diminuindo a superficie do mesmo. O sector é atravesado por varias infraestruturas (oleoduto, ferrocarril e viario²⁸⁰) e concentra a edificabilidade (76 viv/ha) nas proximidades dos núcleos consolidados.



[167] Imaxe 4.1.41. S. Uble. Sector 6. Eirís. Plano Síntese de Ordenación.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.

²⁸⁰ O sistema viario ten o seu nacemento no Plan Arterial do ano 1974 que propuña a culminación da rolda de San Cristovo para unir transversalmente a cidade.



[170] Imaxe 4.1.44. S. Apto para Urbanizar. Altamira.
Fonte: Elaboración Propia.

O PXOM-98, estimou deixar unha gran bolsa de solo (350 Ha.) clasificadas como rústico apto para urbanizar, para desenvolvementos ao marxe dos solos urbanizables de iniciativas privadas. A efectos prácticos, esta diferenza significa que a Administración Autonómica competente, neste caso a Dirección Xeral de Urbanismo, emite informe vinculante sobre a adecuación da proposta.

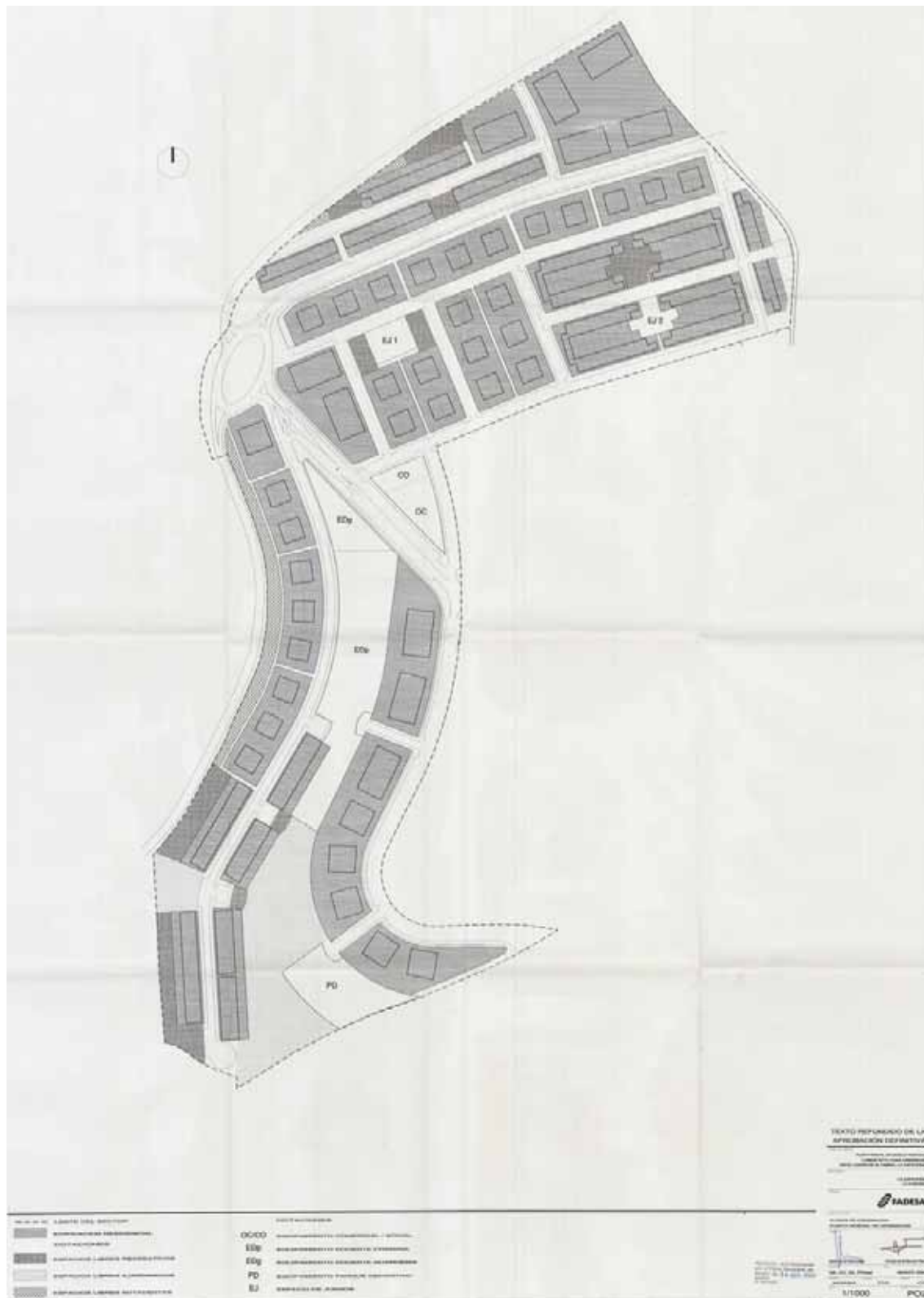
A empresa Fadesa, propietaria xurídica única do terreo de actuación, promove unha sectorización do SRAU²⁸¹ de 23 Ha. con tipoloxía residencial mixta de vivendas plurifamiliares en bloque lineal e unifamiliares agrupadas e en ringleira, cun índice de edificabilidade de 0,45 m²/m². O emprazamento é limítrofe co termo municipal de Culleredo, producindo un desprazamento do linde para integrar toda a actuación dentro do municipio da Coruña, pero fora da malla urbana. Aos efectos aquí estudados compre recordar o artigo 23 da derogada Lei 1/97 do solo de Galicia, en especial o apartado b), respecto ás redes de conexión coa cidade:

“b) Determina-los elementos e redes exteriores de infraestruturas sobre os que se apoie a actuación, debendo garantirse un axeitado enlace coas redes viarias e de servicios integrantes da estrutura do municipio.”

Lei 1/ 97, de 23 de marzo, do Solo de Galicia. Art. 23.b

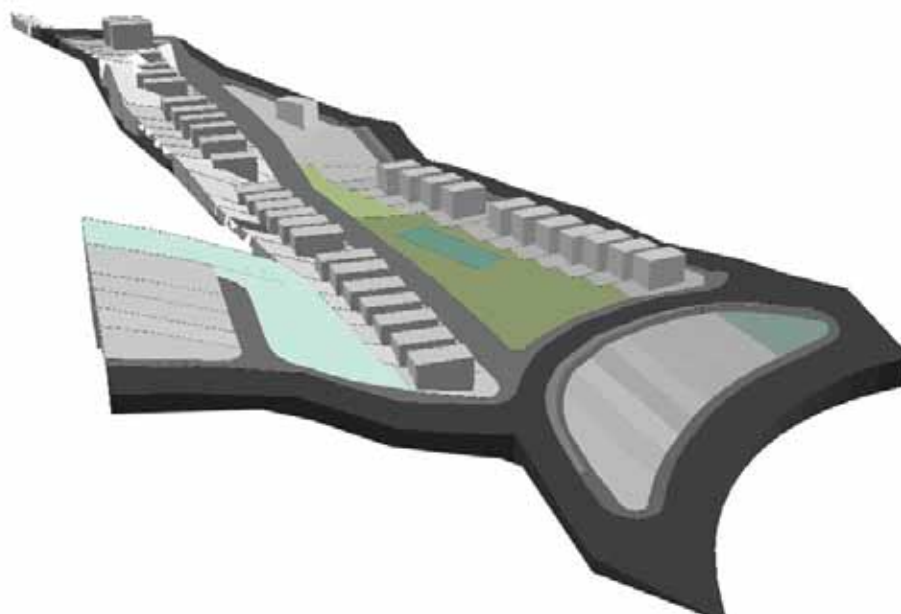
Outra das determinacións da actuación consistiu no pagamento do valor urbanístico do 10% de cesión obrigatoria ao concello, excluindo a posibilidade de integración dalgún tipo de vivenda social.

²⁸¹ Os solos rústicos comúns aptos para urbanizar desenvólíanse directamente mediante plan parcial sen ter que realizar un plan de actuación urbanística, segundo as determinacións da lei 1/97 do solo de Galicia.



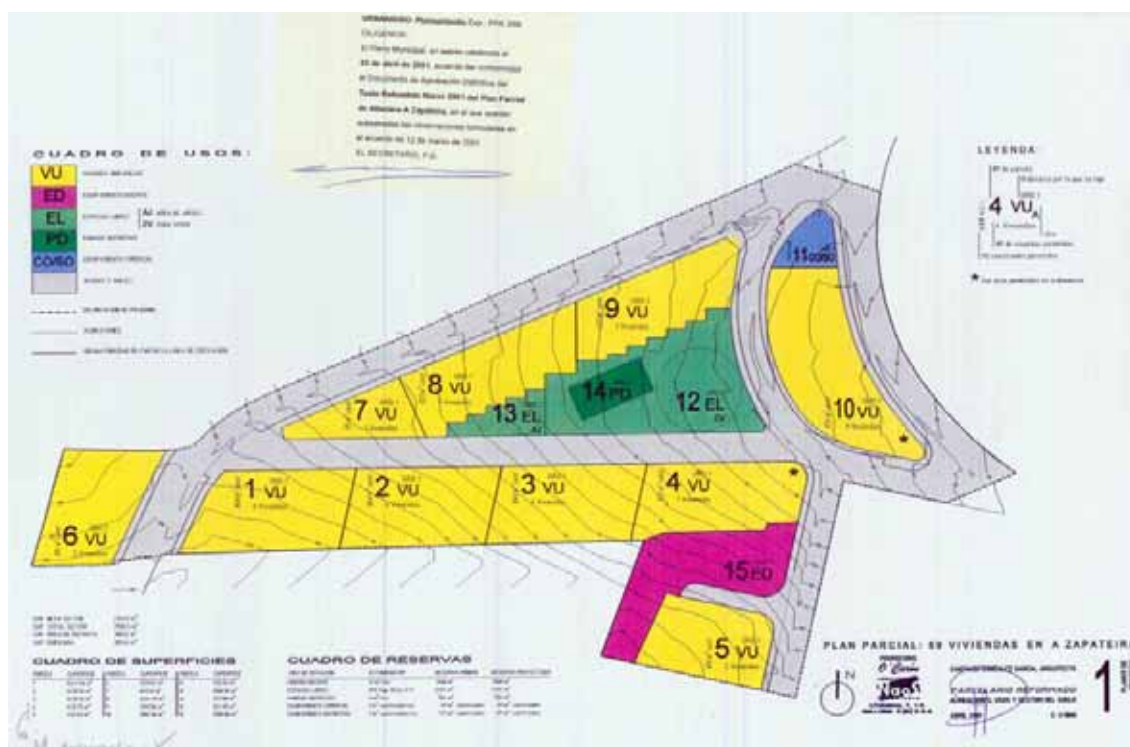
[171] Imaxe 4.1.45. Solo Apto para Urbanizar. Altamira. Plano de Ordenación.
 Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.

O deseño do viario, inda que vai paralelo a CP-3006, conecta con esta de xeito puntual, e alude a unha grande rotonda para canalizar a maior parte do tráfico xerado. O plan parcial, ven acompañado por un estudo de tráfico limitado a xustifica-la capacidade da vía, elaborado por CIISA, que fai viable a implantación desta actuación. O plan parcial encomenda a Administración Autonómica a actuación dunha vía arterial de conexión intermunicipal xa reflectida no Plan Xeral de Ordenación Municipal.

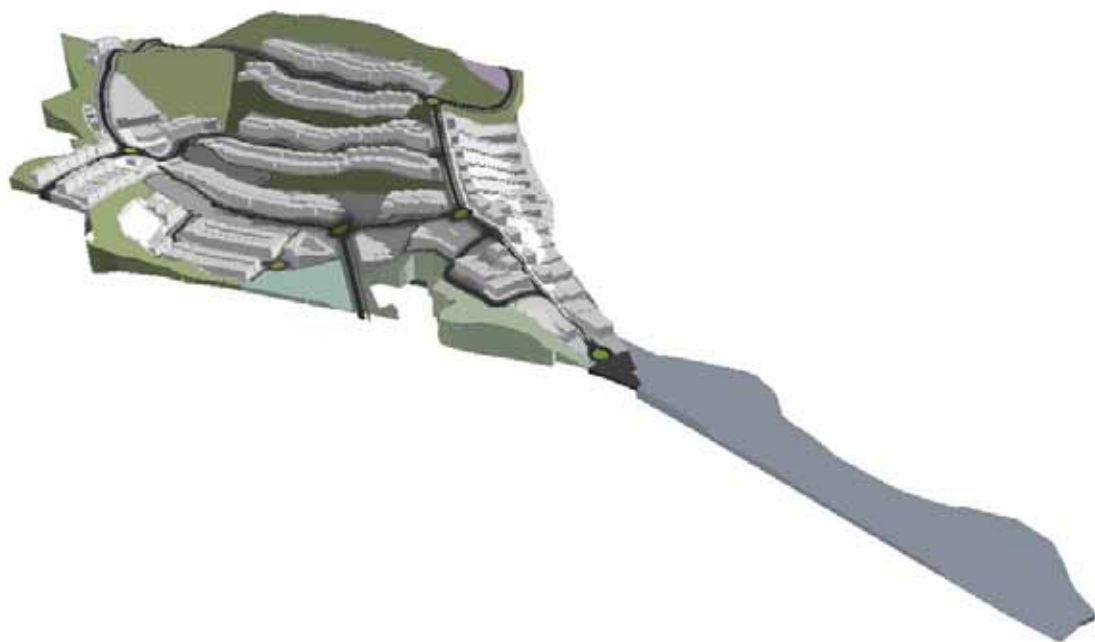


[172] Imaxe 4.1.46. Solo Apto para Urbanizar. O Carón.
Fonte: Elaboración Propia.

Esta pequena promoción de 59 vivendas de nova construción segue os parámetros das urbanizacións da periferia para unha demanda especializada de vivenda unifamiliar e pequenos equipamentos anexos se nunha orde de realización clara agás para pistas deportivas privadas, cun entramado de vías que non chegan a formar unha verdadeira estrutura urbana.



[173] Imaxe 4.1.47. Solo Apto para Urbanizar. O Carón. Plano de Aliñación, usos e xestión do solo.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.

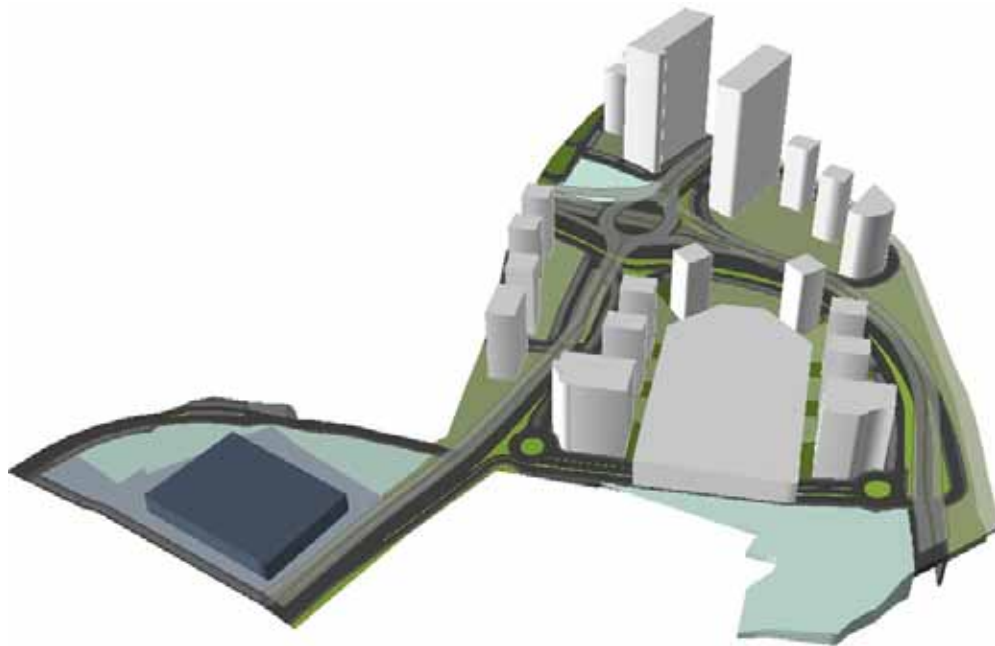


[174] Imaxe 4.1.48. S. Uble. Sector-4-9. Vío.
Fonte: Elaboración Propia.

O novo polígono de Vío, supón unha cuarta parte da superficie transformada polo PXOM-98. Conta cunha edificabilidade de $0,78 \text{ m}^2/\text{m}^2$ sobre unha superficie de 354.128 de parcelas de uso industriais, o que supón o 43% da superficie do polígono. O PXOM-98 incorporaba un vial de nova creación (VG-S4.02) que enlazaría coa nova vía de acceso radial. Estes viais foron incorporados, primeiro no Plan Sectorial da Rede Viaria (2001) e posteriormente no plan Galego de Estradas de 2006, que completa a conexión coa autoestrada AG-55 A Coruña-Carballo e o Porto Exterior. Asemade, se reserva unha plataforma loxística para dotar de maior funcionalidade a conexión ferroviaria existente.



[175] Imaxe 4.1.49. S. Uble. Sector-4-9. Vío.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.



[176] Imaxe 4.1.50. S. Uble. Sector-7. Someso.
Fonte: Elaboración Propia.

O Plan Parcial de Someso, aparece como solo urbanizable no PXOU-85 como SUP-2, pero será no ano 2004, baixo as determinacións do PXOM-98 cando se desenvolva tras un segundo texto refundido. Conta cun índice de edificabilidade de $1,33 \text{ m}^2/\text{m}^2$ e unha densidade de 100 viv/Ha, o que indica que supera as 2.000 vivendas de maneira global. A operación ven acompañada da construción dunha dotación de carácter Xeral para centro multiusos e dun centro comercial que ocupa unha superficie de 25.246 m^2 . A tipoloxía residencial corresponde á de vivenda plurifamiliar en forma de torre rodeada de espazos libres públicos.

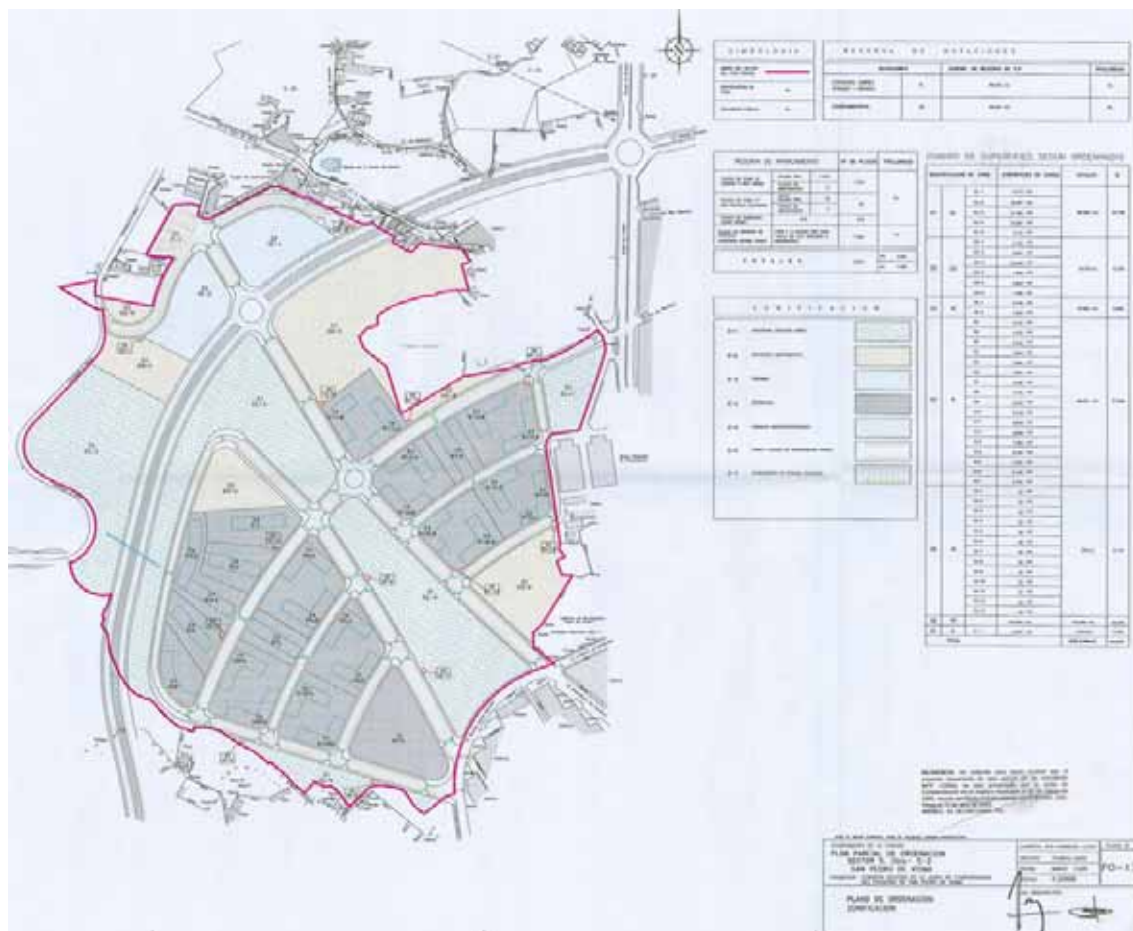


[177] Imaxe 4.1.51. S. Uble. Sector-7. Someso. Plano de Zonificación, Usos Pormenorizados e Reserva de Dotacional.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.



[178] Imaxe 4.1.52. S. Uble. Sector-2. San Pedro de Visma.
Fonte: Elaboración Propia.

O Sector-2 San Pedro, con plan parcial aprobado o 18.02.02 tivo que adaptarse ao trazado definitivo da 3ª Rolda cunha nova redacción do plan parcial aprobada o 11.04.05. Os parámetros urbanísticos veñen arrastrados dun plan parcial aprobado na década dos setenta pero nunca executado, con edificabilidade de 1,46 m²/m² e 3.585 vivendas de capacidade.



[179] Imaxe 4.1.53. S. Uble. Sector-2. San Pedro de Visma.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.

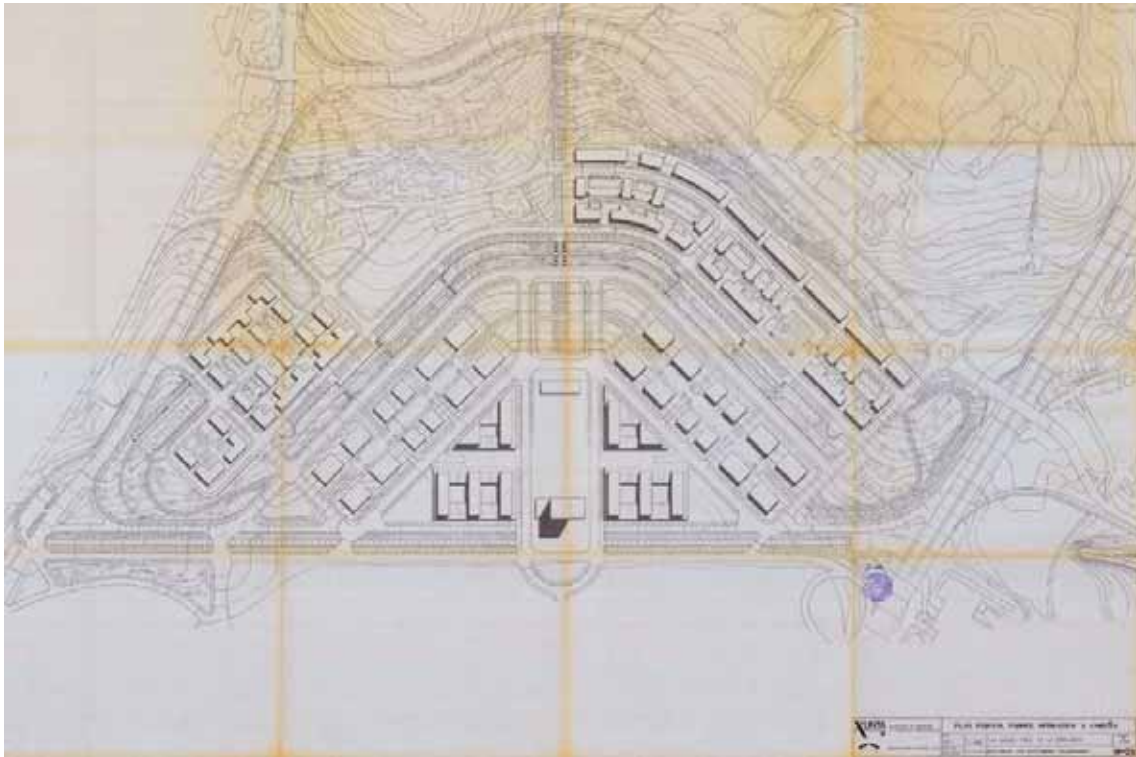


[180] Imaxe 4.1.54. S. Uble. Sector-10. Parque Ofimático.
Fonte: Elaboración Propia.

O Parque ofimático comprende a delimitación do SUP-3 e do SUNP-4 do PXOU-85, que chegou a contar con plan parcial aprobado no ano 1993. Naquela proposta fallida unha gran porcentaxe de solo era destinado a terciario. As condicións do mercado inmobiliario aconsellaron a reconversión de parte do solo destinado a terciario para vivendas en bloque conformando unha mazá aberta. Os parámetros urbanísticos incorporan as determinacións do planeamento anterior cunha densidade de 100 viv/Ha. e índice de edificabilidade de $1,1 \text{ m}^2/\text{m}^2$.



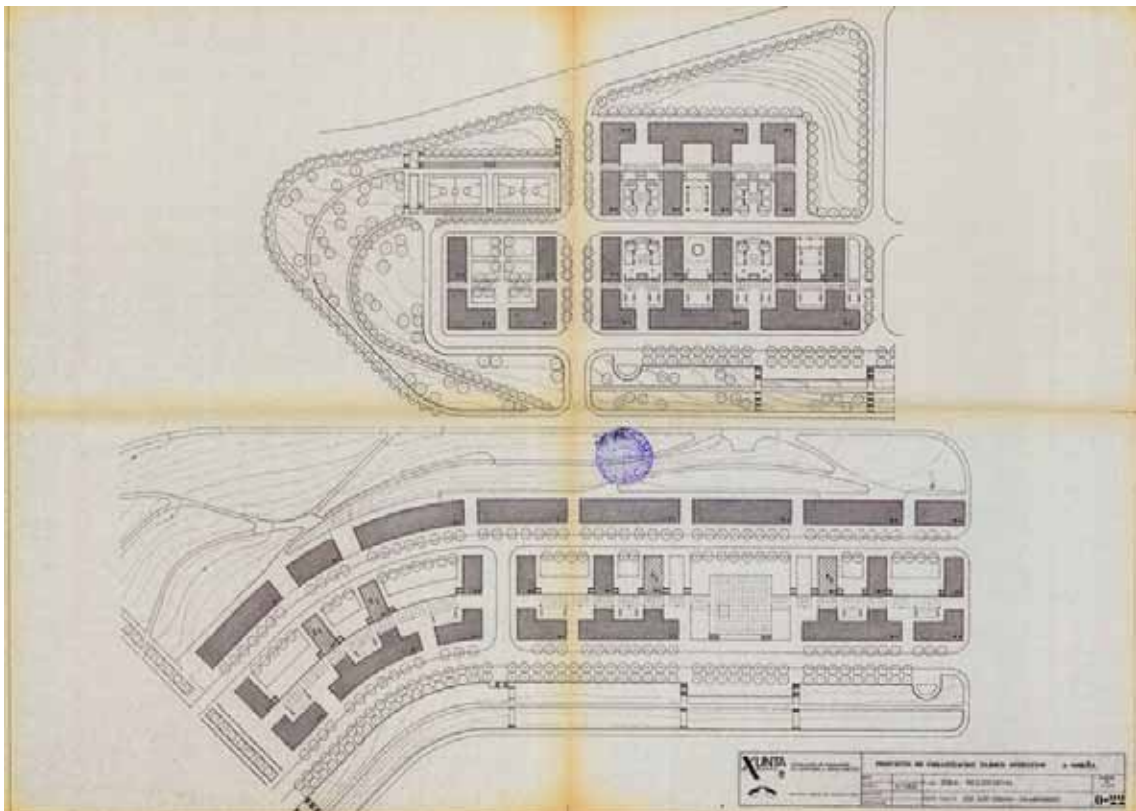
[181] Imaxe 4.1.55. S. Uble. Sector-10. Parque Ofimático. Plano de Zonificación e Usos.
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.



[182] Imaxe 4.1.56. SUP-3. Parque Ofimático. Plano de Imaxe.

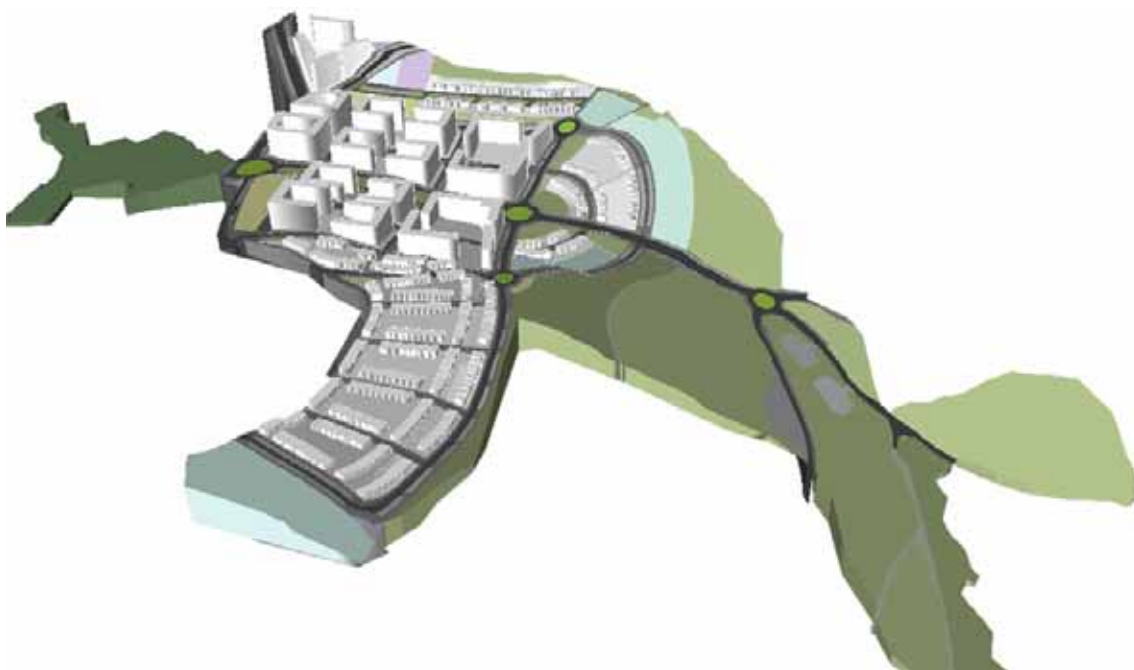
Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.

Das 2.432 vivendas, a lo menos o 50% deben estar sometidas a algún réxime de protección. Resulta indicado resaltar a coidada imbricación do plan parcial co resto da trama urbana coa que se relaciona por contacto puntual con varios puntos nunha estudada xerarquía viaria. Asemade, non pasa desapercibido o paso actual do ferrocarril e o seu futuro uso como vial de transporte público especializado.



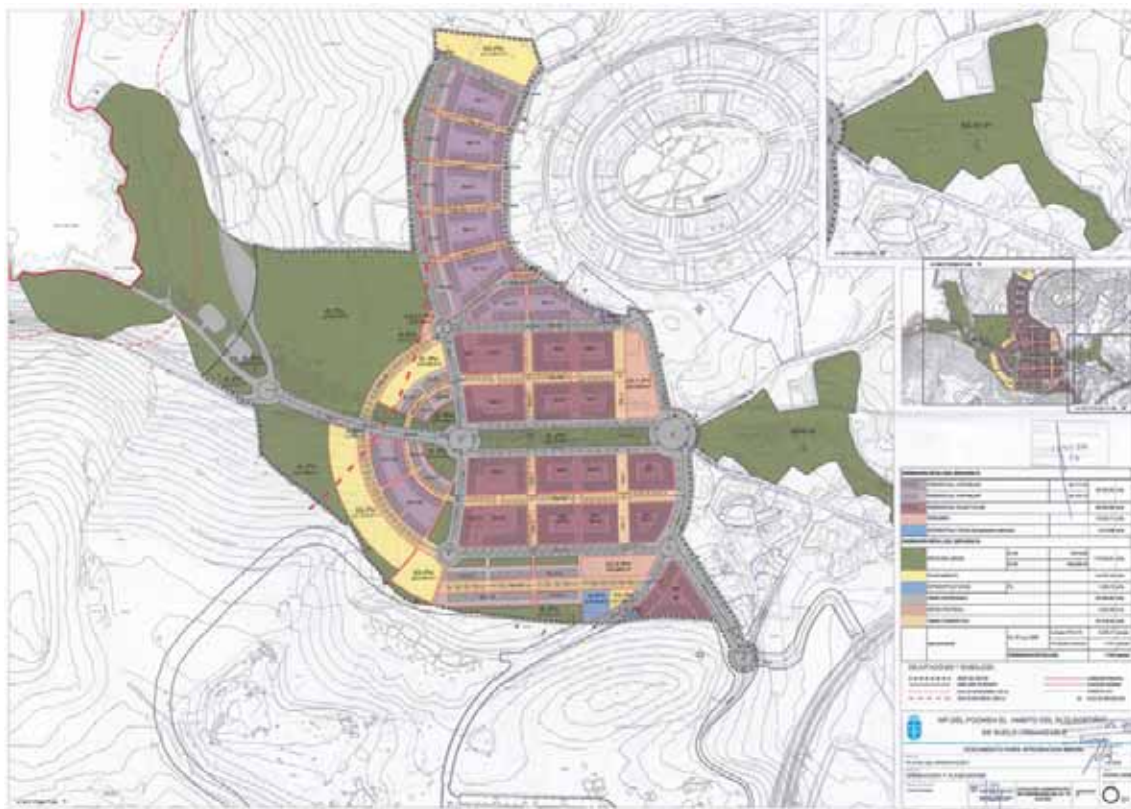
[183] Imaxe 4.1.57. SUP-3. Parque Ofimático. Plano de Ordenación Zona Residencial.

Fonte: Arquivo da Xunta de Galicia.



[184] Imaxe 4.1.58. S. Uble. Sector-1. O Portiño.
Fonte: Elaboración Propia.

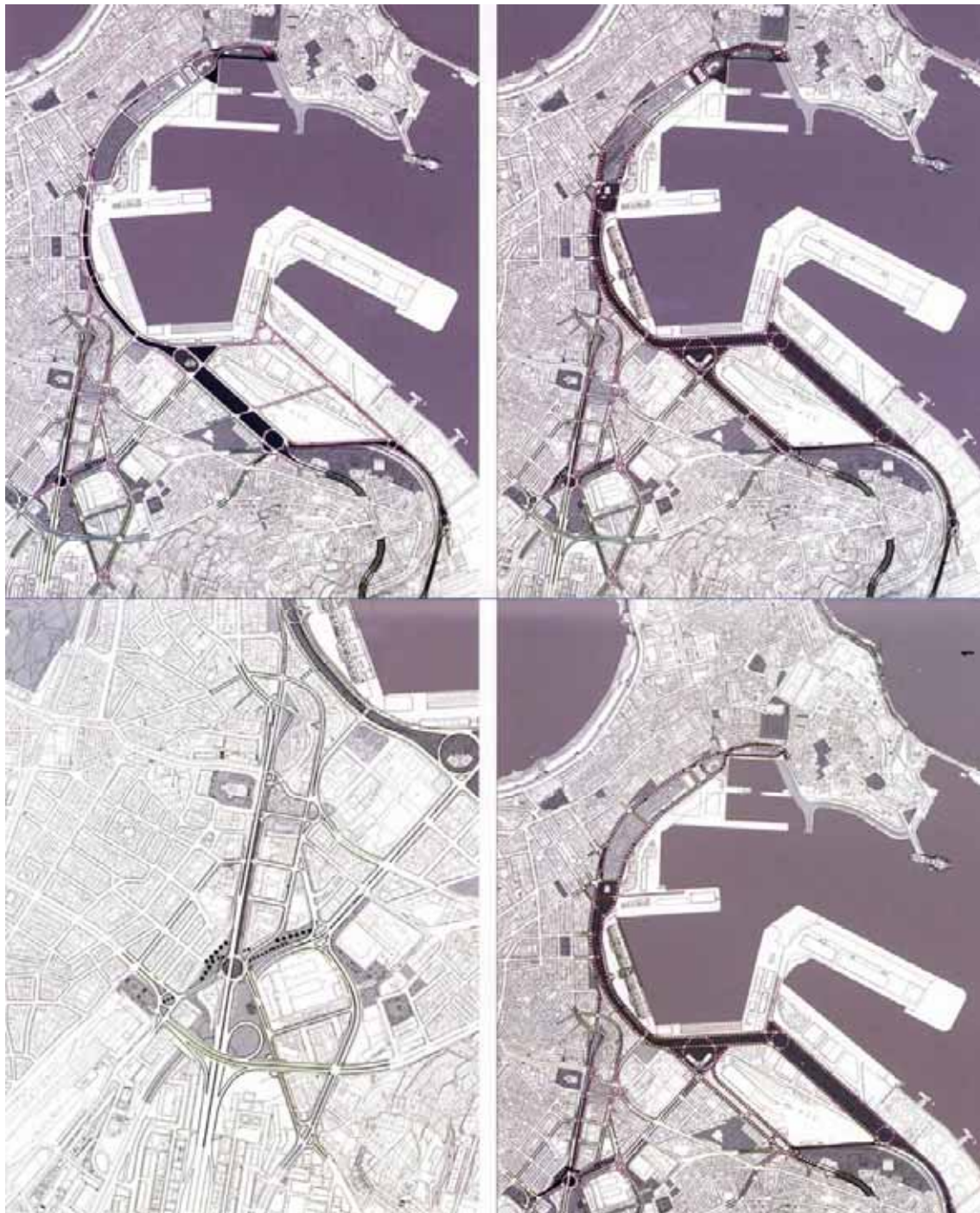
A última das propostas que desenvolve o PXOM-98 é o sector S-1 O Portiño, aínda con aprobación inicial do ano 2008. Das desenvolvidas é a que amosa os valores máis baixos de edificabilidade e densidade con $0,69 \text{ m}^2/\text{m}^2$ e 64 viv/Ha respectivamente. Pese a todo o número teórico de vivendas supera as 3.150, das que o 20% estarán sometidas a algún réxime de protección. A tipoloxía vai dende as vivendas colectivas en bloque formando mazá aberta, e as vivendas unifamiliares en ringleira situadas nos bordes do sector e nas cotas máis elevadas.



185 Imaxe 4.1.59. S. Uble. Sector-1. O Portiño. Plano de Ordenación. Documento de Aprobación Inicial.
Fonte: Arquivo do Concello da Coruña.

F. A REVISIÓN DO PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL. PLAN BUSQUETS.

O profesor Joan Busquets foi invitado polo equipo de goberno municipal para a remodelación do porto da Coruña (Busquets, 2005) con ocasión da muda de parte das instalacións portuarias ao termo municipal de Arteixo. As propostas do profesor Busquets, que presentaba tres distintas alternativas para cada sector a intervir, foron acollidas con gran aceptación por parte da corporación municipal.



[186] Imaxe 4.1.60. Estudos de Vialidade e accesos ao porto.
Fonte: Joan Busquets. A Nova Cidade Marítima no Porto. 2006.

O éxito da proposta radicaba, non so no profuso estudo do porto como estrutura independente da cidade, senón tamén, da visión complementaria desta e do funcionamento do sistema no seu conxunto. Así, Busquets consegue mediante estudos sectoriais (tráfico, zonas verdes,

percorridos peonís, estrutura urbana, e demais elementos urbanos que van máis aló do ámbito portuario), dar sentido a unha serie de ideas integradoras con certo coidado pola forma urbana. Un ano máis tarde, o 08.06.2007, a adxudicación para a Adaptación e Revisión do Plan Xeral de Ordenación Municipal recae sobre o estudo BAU-B Arquitectura y Urbanisme SL, dirixido polo profesor Busquets, ao que tamén se lle encarga a redacción de cinco estudos sectoriais que completen a información urbanística a elaborar:

- Infraestruturas e comunicacións²⁸².
- Espazos e políticas medioambientais. Medio natural el metabolismo.
- Zonas empresariais e loxísticas.
- Equipamentos e dotacións públicas.
- Núcleos urbanos e rurais.

O Plan Busquets persegue sete principios para actualizar as ideas do PXOM-98 aínda vixente:

1. Concreción dunha cidade singular, especialmente nos seus novos desenvolvementos urbanos.
2. Tendencia cara unha cidade máis compacta e comfortable apostando pola calidade do espazo público. Como recuperación da calidade urbana, o plan sinala estas catro vías:
 - a. Novo rol como capital da “cidade-rexión”.
 - b. Facilitar a implantación de empresas de gran nivel técnico.
 - c. Integración co sistema natural favorecendo o “metabolismo”.
 - d. Aumento dos niveis de confort para reter poboación xove en idade fértil.
3. Desenvolvemento doutros modelos de mobilidade sen a dependencia absoluta do vehículo privado. Para conseguir os obxectivos se propoñen cinco proxectos estratéxicos:
 - a. Tarxeta Universal de transporte.
 - b. Autobús de altas prestacións.
 - c. Estratexia de redución do uso do automóbil privado.
 - d. Cidade da Bicicleta.
 - e. Uso compartido do automóbil. Iniciado cunha experiencia piloto pero sen demasiado éxito²⁸³.
4. A sostibilidade como proxecto global de cidade.
5. Aposta pola calidade edilicia para asegurar unha cidade máis atractiva.
6. Implementación da escala humana na cidade para favorecer as relacións persoais.
7. Permitir o desenvolvemento dun sector empresarial de calidade e altas prestacións, en especial os da economía do coñecemento e a súa imaxe.

A revisión do PXOM-98, levou a formular unha serie de Liñas Estratéxicas polo equipo do profesor Busquets, que pasamos a describir:

1. Encaixe metropolitano da cidade erixida como capital da súa área urbana, capaz de liderar un proxecto común.
2. Recualificar a cidade, facéndoa máis complexa e sostible.

²⁸² Máis adiante describimos as propostas deste estudo sectorial.

²⁸³ A Voz de Galicia 31.01.2010.

3. facer unha aposta firme polas economías de alto valor engadido.
4. favorecer actuacións emblemáticas que sirvan de exemplo como prototipos a seguir.
5. Redescubrir o medio natural como un elemento fundamental das relacións da cidade co seu entorno nunha posición de equilibrio necesario.
6. Crear unha marca propia de identidade colectiva exportable cara o resto do mundo como elemento singular característico da cidade, en sintonía coas conclusións expostas por Precado Ledo (2007).

En canto ás actuacións urbanísticas de transformación do solo, recollidas en fichas individualizadas cun gran nivel de detalle; é respectuoso coas denominacións do anterior plan, mais crea algunhas novas para adaptalas ao ordenamento xeral proposto, como podemos ver no seguinte cadro:

PXOM-09 (Aprobación Inicial)		
Clase de Solo		
SUC	UR	Unidades Reparcelables. Desenvolvidas mediante un plan especial. De pequeno tamaño, sen necesidade de formar un área de reparto.
SUnC	POL	Polígonos. Absorbe os API, APR e APE ²⁸⁴ do anterior plan non desenvolvidos e outros novos. Para os postos en marcha deixa a súa denominación anterior.
	PET	Plan Especial de Transformación. Áreas estratéxicas. Porto, estacións, fábrica de armas, CC Carrefour-Alfonso Molina.
	PEMD	Plan Especial de Mellora e Desenvolvemento de núcleos rurais. Nos planos de aprobación inicial a denominación é PEPD.
SUble	SUD	Plan Parcial. Sobre nove sectores de planeamento. Tres deles absorbidos do anterior plan e os restantes situados en parte do solo rústico apto para urbanizar vixente, término que desaparece neste última revisión.

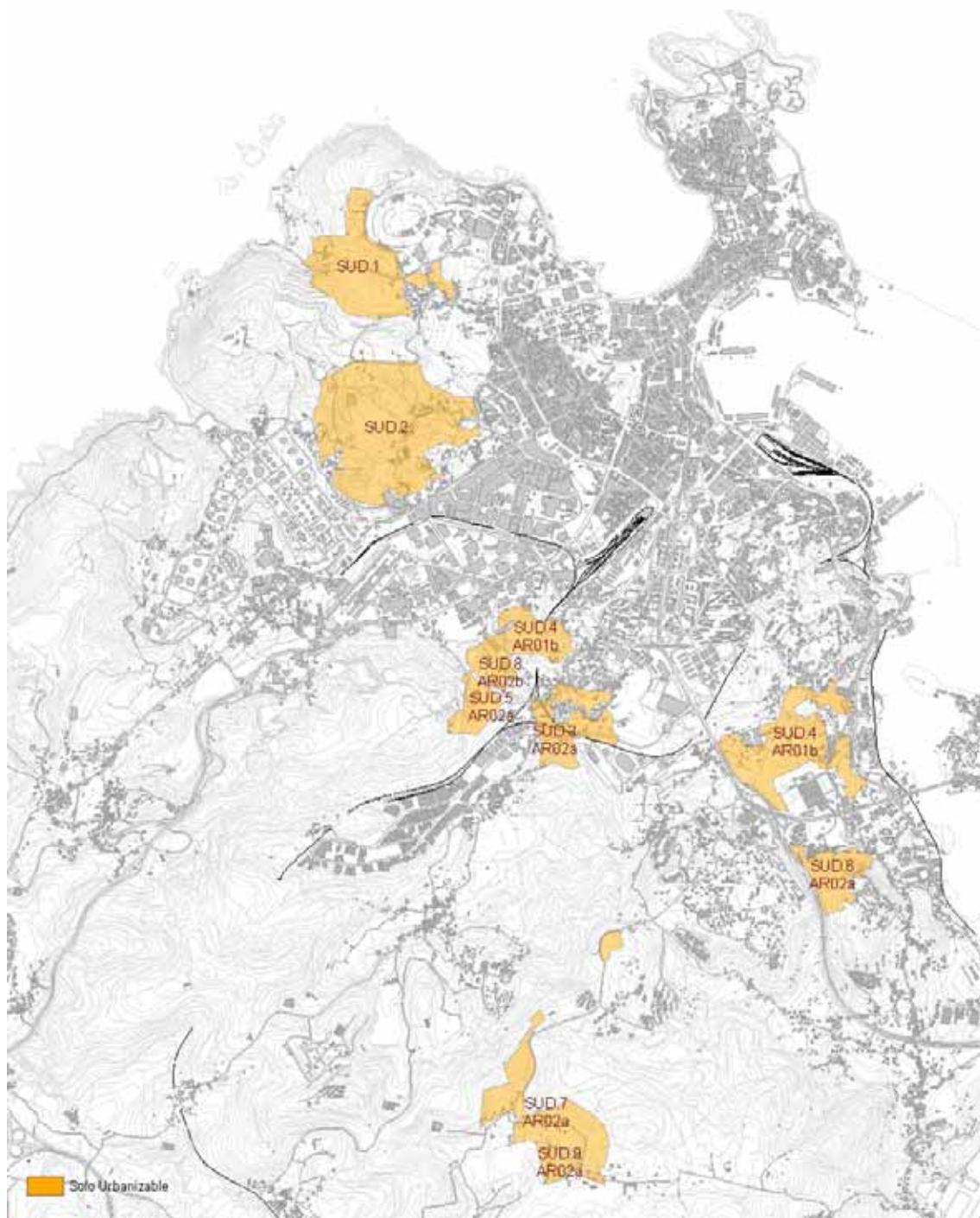
[T58] Táboa 4.1.16. Áreas de futuras actuacións urbanísticas. PXOM-09 (AI)
 Fonte: Elaboración Propia a partir da Memoria do documento con Aprobación Inicial.

A contención no desenvolvemento de novos solos ven da man da desclasificación da meirande parte do solo rústico apto para urbanizar, do que se desprende a cifra de 430 Ha. de urbanizable (20% do solo urbano²⁸⁵ así clasificado) fronte as 951 Ha. do PXOM-98, un 48% do solo urbano clasificado como tal (PXOM-09, Documento de Memoria, 2009, páx. 49), pasando os estándares fixados de 146 hab/Ha actuais aos 125 hab/Ha propostos polo PXOM-09. No solo urbanizable, se prevé unha densidade de 96 hab/Ha. Deteñámonos unha migalla no solo urbanizable, dada a súa importancia como elemento consumidor de solo:

- SUD.1, O Portiño. Proven dun desenvolvemento iniciado co PXOM-98, pero aínda non rematou a súa tramitación, estando ademais suxeito as determinacións do Plan de Ordenación do Litoral en redacción. Índice de edificabilidade: 1 m²/m².

²⁸⁴ API: área de planeamento incorporado. APE: área de planeamento específico. APR: área de planeamento remitido. No Plan Busquets as APR pasan a desenvolverse mediante PE, PET e PEMD (Memoria) ou PEPD (planos).

²⁸⁵ Segundo o PXOM-09 (AI), o solo urbano clasificado ascende a 1.966 Ha.



[187] Imaxe 4.1.61. Sectores de Solo Urbanizable. PXOM-09 Aprobación Inicial.
 Fonte: Plano De Solos Urbanizables. Aprobación Inicial do PXOM-09. Elaboración Propia.

- SUD.2, Penamoa. Solo urbanizable que tamén tiña esta clasificación no anterior plan. Vital para a construción da Terceira Rolda no tramo Loureiro-A Moura. No plan Busquets, fan especial fincapé na zona de risco delimitada pola refinería na que exclúen os usos residenciais. Índice de edificabilidade: $1 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
- SUD.3, Martinete. Completa a unión entra a Universidade e o Birloque, integrando o rego de Mesoiro e deixando solo librado para completar a Terceira Rolda. Índice de edificabilidade: $1 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
- SUD.4, Monte Mero. Prové dunha delimitación do PXOM-98, e pretende ser unha nova fachada de remate sobre a avenida de Alfonso Molina, liberando solo para sistemas xerais de espazos libres adscritos. Índice de edificabilidade: $1 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

- SUD 5, Canteira das Rañas. Se pretende substituír unha actividade primaria extractiva por un “Campus Tecnolóxico Ambiental” cunha actuación “matricial” (dende dentro) para a creación dun centro de actividade económica de interese metropolitano que sirva de referente ambiental sostible para os futuros desenvolvementos. O índice de edificabilidade non poderá ser superior á media de tódolos solos urbanizables propostos.
- SUD.6, Monte Alfeirán. Solo urbanizable en contacto co núcleo de Palavea e co termo municipal de Culleredo. Índice de edificabilidade: 1 m²/m².
- SUD.7, Zapateira 1. Terreos comprometidos para o desenvolvemento dun urbanizable inmerso en zona de servidume aeronáutica e no denominado Parque Alto que comprende a zona natural por riba da cota 125. Índice de edificabilidade: 1 m²/m².
- SUD.8, As Rañas e SUD.9, Zapateira 2. Delimitados co obxectivo de ordenar unha urbanización espontánea sobre un viario precario. Os dous teñen un índice de edificabilidade de 2 m²/m² e un aproveitamento do 100%²⁸⁶.

Aos efectos legais, os sectores 2 (San Pedro), 4 (Vío) e 10 (Parque Ofimático) non poden ser considerados como urbanos por non ter rematado o proceso de urbanización, polo que son denominados como Solo Urbanizable en Réxime Transitorio²⁸⁷.

Dentro do ciclo económico no que se inscribe o plan, e tendo en conta as diversas etapas expansivas (PXOU-66, PXOM-98), toca aliñarse aos períodos menos virulentos en canto a consumo de solo. O plan aposta necesariamente pola reciclaxe de solo, en espera doutro período de expansión. Así, divide as estratexias de actuación en tres zonas;

- **Cidade configurada**, a consolidada pola urbanidade. Nesta a maior atención se centra na ampliación do catálogo que vai pola liña de por en valor o patrimonio edilicio e singularidade da cidade.

Resulta moi interesante o estudo sobre o conxunto de edificios, en parte realizado directamente sobre consultas ao INE, dende o cal extraemos os seguintes datos: un 38% dos edificios teñen seis ou máis plantas e un 7% dos mesmos superan as dez. Un dato que subliña a importancia da segunda metade do século XX en canto á produción de vivendas e que as $\frac{3}{4}$ partes das mesmas foron construídas despois de 1950, estando o groso das mesmas (23%) concentrado na década dos sesenta.

Precisamente o estudo da vivenda, levou ao equipo dirixido polo profesor Busquets a aplicar unha regra de validación sobre a altura dos edificios en función do largo da rúa, en aras de ofrecer maior calidade ambiental sobre a mesma. Este feito de profunda tradición na urbanística contemporánea, foi aproveitado politicamente para facer presión

²⁸⁶ Legalmente establecido na Disposición Transitoria Decimo terceira da LOUGA. 9/2002.

²⁸⁷ Para os cálculos efectuados neste traballo de doutoramento, foron incluídos como solo urbano, por entender como solos legalmente transformados.

sobre o goberno local, pois un número importante de edificios quedaban fora de ordenación parcial²⁸⁸:

*“Se encuentran en grado de **fuera de ordenación parcial** aquellos edificios en los que la disconformidad se produce por causas distintas de las señaladas en el apartado precedente y, especialmente, aquellos cuya disconformidad sea debida exclusivamente al número de plantas o a la altura total del edificio y/o al exceso sobre el fondo edificable o los usos en terrenos que el planeamiento prevea como de titularidad privada.”*

Normativa Urbanística. Título II: Intervención Municipal na Edificación e Uso do Solo. Capítulo III: Incidencia do Planeamento sobre as Situacións Existentes. Art. 2.3.2: Situacións de fora de ordenación. Punto 2: Fora de ordenación parcial.

Neses supostos se permitirán facer entre outros,

“Se podrán realizar las obras permitidas en la norma zonal u ordenanzas particulares de las áreas de planeamiento incorporado o del planeamiento de desarrollo encaminadas a la restauración, conservación, consolidación y rehabilitación del edificio, excepto las de reestructuración del edificio cuando éstas afecten a más del cincuenta por ciento (50%) de la superficie edificada, así como todas las necesarias para conservación y dotación de las condiciones de funcionalidad, seguridad, salubridad, movilidad, ornato público y habitabilidad según la normativa vigente en cada momento.”

Normativa Urbanística. Título II: Intervención Municipal na Edificación e Uso do Solo. Capítulo III: Incidencia do Planeamento sobre as Situacións Existentes. Art. 2.3.3: Réxime de obras e de usos en edificios en situación de fora de ordenación. Punto 2.a: En edificios existentes en fora de ordenación parcial.

Inda que a lectura do texto non deixa lugar a dúbidas, e máis aló das repercusións monetarias que poidan surxir no caso de valoracións do inmovible por diversas razóns, esta situación levou ao equipo redactor a modificar a redacción do artigo comprometido por mor da gran expectación levantada ao medo de derrube dunha parte importante da cidade consolidada.

- **Cidade a transformar**, para incorporar novos solos pero especialmente facendo fincapé nos cambio de uso do solo urbano (fábrica de armas, peirao, estación de autobuses, CC Carrefour, etc).
- **Cidade a non transformar**, materializada principalmente na liña costeira do mar exterior dende Punta Herminia a Punta Regueira no límite co termo municipal de Arteixo e no chamado Parque Alto que se corresponde cunha zona natural situada por riba da cota 125. Asemade, a presenza remarcable, alí onde é posible, dos regos que conforman a capa hídrica do concello e igualmente posta en valor.

²⁸⁸ Concepto explicado no artigo 103.3 da LOUGA 9/2002.

En canto ao tema anexo da tese, no referente ao estudo da mobilidade, existe un estudo sectorial que analiza diversos aspectos da situación actual, incorporando parte dos seus resultados ao documento de Memoria entregado para aprobación inicial. Neste caso as principais liñas a desenvolver nos vindeiros anos para diversificar a mobilidade serán:

1. Un estudo de transporte, integrando novas tipoloxías como pode ser o metro lixeiro²⁸⁹ ou medios “blandos” como a bicicleta, polo que se potencian percorridos peonís e carrís-bici. Esta última medida está sendo incorporada dentro do Plan Move (2009-2013) da Xunta de Galicia para favorecer a mobilidade dentro dos cascos urbanos do que xa falamos no capítulo III.
2. Estudo de prioridades no modelo viario. Hoxe en día está sendo atendido o automóbil privado case como o único elemento que permite a conexión entre dous puntos da zona en estudo.
3. Elaborar un plan de xerarquía viaria que sexa quen de estruturar racionalmente as vías, clasificándoas de maior a menor uso evitando o tráfico de paso por vías que non están adaptadas.



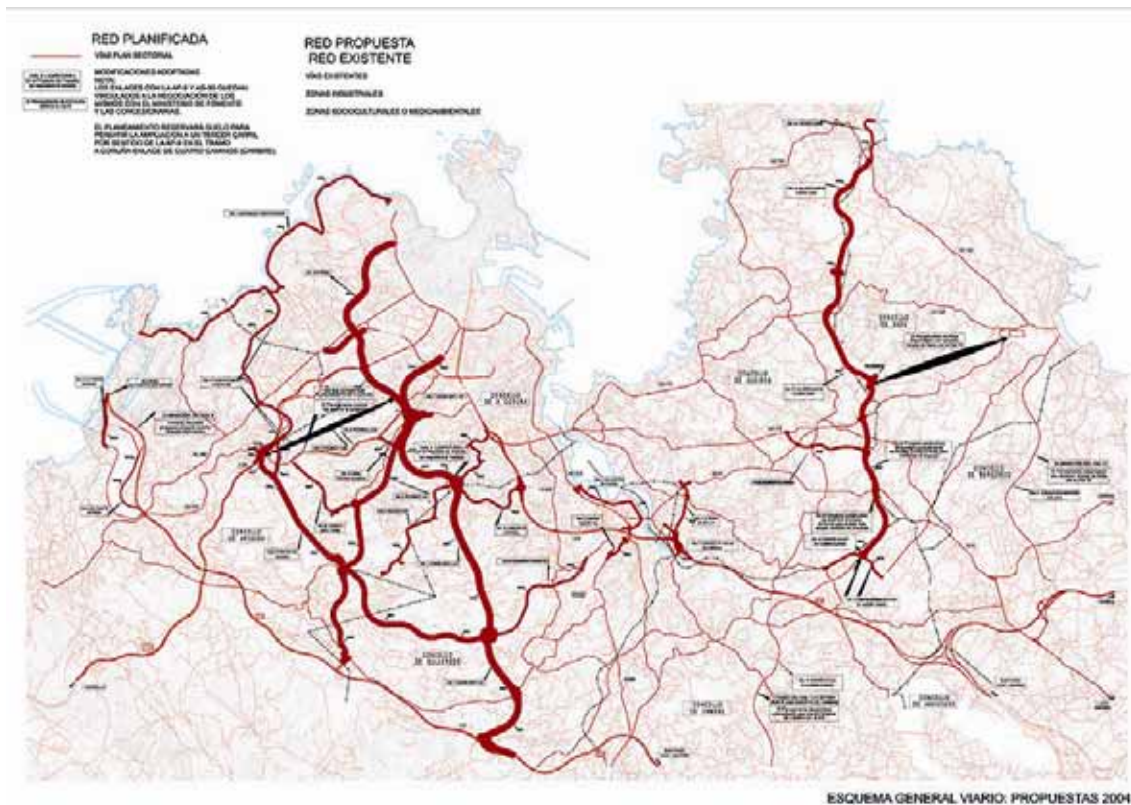
[188] Imaxe 4.1.62. Estudio Sectorial de Mobilidade.
 Fonte: Joan Busquets. PXOM 09 (AI).

4. En correspondencia co anterior punto, remarca a necesidade dun rediseño da sección funcional das vías, dende unha maior capacidade das vías exteriores ata vías urbanas xa dentro do caso urbano.
5. Repensar o papel do aparcadoiro nas zonas centrais. Como puidemos observar, o plan de 1985, facilitou a construción desta infraestrutura como parte da solución ao problema de falta de estacionamento no centro. Sen embargo, se produciu un “efecto chamada” non desexado que incitou o uso indiscriminado deste medio de transporte. No Plan Busquets se fai referencia aos aparcadoiros disuasorios situados nas entradas á cidade como elementos necesarios de intercambio para facilitar o transbordo con outro medio menos agresivo e evitar a conxestión masivas das vías de penetración.

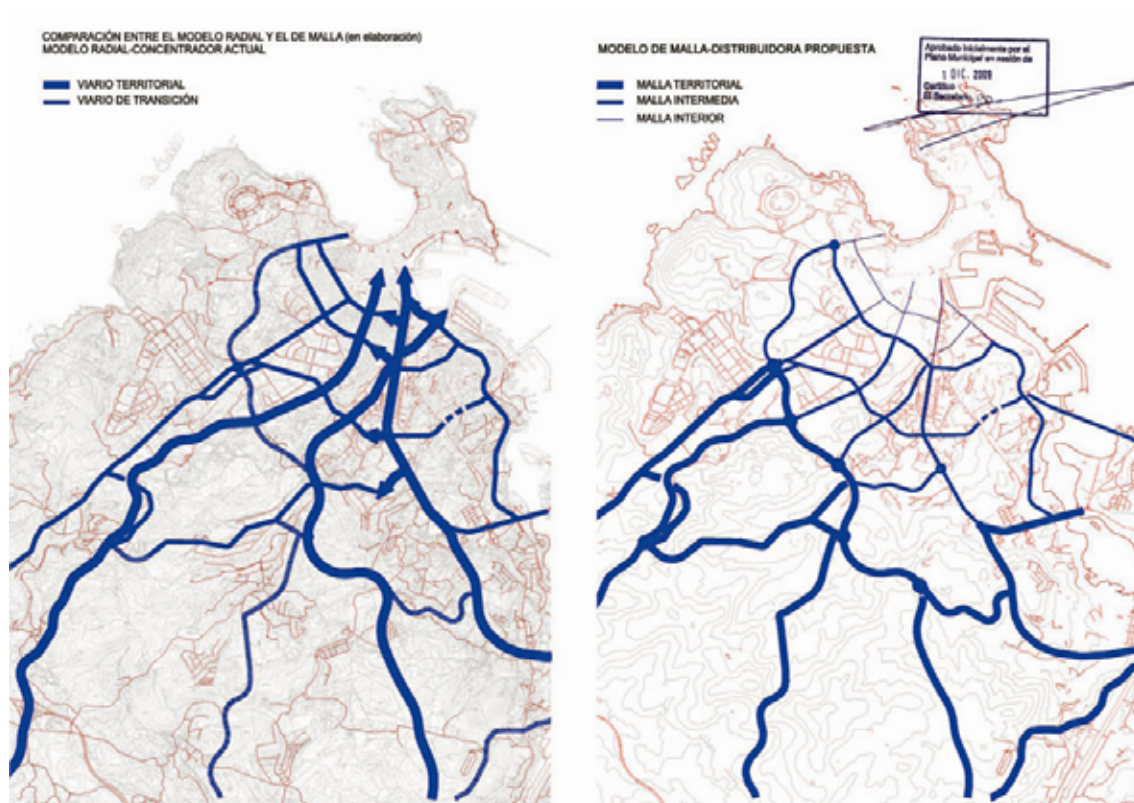
En efecto, o estudo das IMD que presentaremos no capítulo V, reflicte a importancia que adquiren as vías de penetración, en especial as lindantes coa fachada do porto. O Plan Busquets realiza unha estimación do nivel de conxestión segundo o número de carrís a razón

²⁸⁹ Recordamos ao lector que a diferenza entre metro lixeiro e tranvía se atopa no tipo de plataforma utilizada, sendo no primeiro caso exclusiva e no segundo compartida con outros medios de comunicación.

de 6.000 vehículos como máximo permisible para un funcionamiento correcto. A partir de aí, e chegando aos 8.000 vehículos/carril a vía presenta algún problema, se chega aos 10.000 está próxima ao nivel de saturación e por riba dos 10.000 vehículos presentará “episodios conxestivos”.



[189] Imaxe 4.1.63. Estudio Sectorial de Movilidad. Plan de Estrada de Galicia 2004.
Fonte: Aprobación Inicial do PXOM 09.



190 Imaxe 4.1.64. Estudio Sectorial de Movilidad. Comparación entre o modelo radial e de malla.
Fonte: Aprobación Inicial do PXOM 09.

O Plan Busquets non creará ningunha nova vía, senón que actuará de mediador para acomodar a chegada das novas infraestruturas, previstas no Plan de Estradas de Galicia, de xeito que a súa inserción na malla urbana non sexa traumática. A proposta de Busquets transformará o vario territorial e de transición en tres niveis xerárquicos de aproximación á cidade. A primeira, a malla territorial, na que as vías de alta capacidade teñen un papel principal pero non exclusivo, en segundo lugar a malla intermedia, composta pola zona de contacto co núcleo urbano exterior e as vías de rolda máis afastadas do centro, e finalmente a malla interior, conformada polos inicios das vías de acceso e a primeira rolda de circunvalación (Rolda de Nelle).

Porén, débese ter en conta unha serie de puntos febles para que non se convertan en novos focos puntuais de conxestión; en concreto o traslado de parte do tráfico á zona oeste do paseo marítimo cara Manuel Murguía. Asemade non se da resposta a unha conexión dos polígonos industriais da cidade co porto exterior. Tamén resulta de dubidosa practicidade a xerarquía imposta á AC-410 (Coruña-Sabón por Meicende) como vía Territorial, dada as súas características actuais de longa travesía (Nárdiz, 2008). Por último delega parte do tráfico motorizado a unha nova ponte sobre a Punta Fieiteira (Santa Cristina) no termo municipal de Oleiros e recollida no Plan Sectorial da Rede Viaria da Coruña de 2008, trasladando parte do problema ao concello que máis tráfico aporta na coroa metropolitana, pero degradando unha das zonas máis sensibles do litoral oleirense. Neste caso, influiría positivamente nos baixos niveis rexistrados no túnel de Casablanca potenciandoo seu uso nas comunicacións transversais.

Unha cuestión de primeiro orde é a increíble accesibilidade coa que se dota a única parte da área que quedaba por incorporar ao espazo de relación coruñés dada as súas características orográficas. Como veremos nos seguintes concellos, netamente Arteixo e Culleredo, estas zonas están clasificadas polo planeamento como aptas para o desenvolvemento urbanístico. Obviamente, este novo nivel de accesibilidade facilitará a proliferación de áreas urbanizables. O debate non está se estas áreas deben pasar a ser urbanas nun futuro non moi lonxano, polo menos na escala real, senón qué tipoloxía e densidade deben ter os novos desenvolvementos urbanísticos e cómo se han desprazar os seus moradores.

Entre os sistemas de transporte público, se estudan o bus urbano e interurbano, o ferrocarril e indirectamente, xa que non é propiamente un sistema de transporte, as prazas de aparcadoiro dada incidencia sobre o uso do vehículo particular.

O Plan elabora unha proposta de sectorización da rede de autobuses urbanos en; radial de proximidade, radial cara a periferia, liñas transversais sen contacto co centro e finalmente liñas anulares, baseada nos actuais percorridos dos buses.

En canto ao transporte interurbano, se fai referencia aos 900 movementos en 16 horas de funcionamento diario que rexistra a estación de autobuses, que da como media unha saída de 60-64 autocares por hora.

Para o ferrocarril, as propostas de estudo sectorial pasan pola reconversión dos trazados obsoletos para iniciar un sistema de transporte metropolitano, a posta en valor das instalacións ferroviarias en contacto co porto e a funcionalidade máxima que se espera do centro focal de intercambio coa chegada da alta velocidade.

Por último, si ben, os aparcadoiros públicos non forman parte dunha rede de transporte propiamente dita, se fai un estudo de localización das prazas dispoñibles, que en total suman entre 10.000 e 12.000 recintos, nos que o 40% se sitúan na contorna portuaria, outro 40% no sector Riazor-Orzán e o 20% restante repartidas por outras partes da cidade. A política de aparcadoiros debe ser analizada como complemento do sistema de transporte público para facilitar o transbordo do vehículo particular, funcionado como aparcadoiro disuasorio nos extremos da rede deseñada.

O reparto modal fixado nun estudo elaborado polo concello da Coruña no ano 2003 dá como resultado o seguinte cadro.

PXOM-09 (Aprobación Inicial)	
Tipo Elixido	Porcentaxe
Vehículo Privado	27%
Autobús Urbano	6,7%
Bicicleta	0,2%
A Pe	64,9%

[T59] Táboa 4.1.17. Mobilidade por tipo de desprazamento. PXOM-09 (AI)
Fonte: Elaboración Propia a partir da Memoria do documento con Aprobación Inicial. Datos Municipais. 2003.

Á vista dos resultados, o Plan elaborará un documento de sendas brandas que incorpora o paseo peonil e o percorrido en bicicleta como elementos fundamentais da mobilidade dentro da cidade. No primeiro caso porque segue a ser maioritario entre os desprazamentos, e no segundo caso para potenciar un modo de transporte que pode chegar a gran parte da cidade dadas a súas características. Neste senso, o estudo sectorial segundo sobre Metabolismo e espazo natural incide nas propostas de mellorar o entorno urbano para medrar a calidade de vida dos seus habitantes.

En resumen as propostas de Busquets sobre un dos temas centrais da revisión do PXOM pasan por:

1. Diversificar a oferta de mobilidade, excesivamente concentrada no transporte privado.
2. Elaborar un plan de estratexia do transporte público, incidindo na claridade e visibilidade dos seus percorridos e nas políticas de integración tarifaria.
3. O aparcadoiro no seu rol de complemento ao sistemas de transporte público, facilitando o seu uso polos residentes e como elemento disuasorio aos usuarios do vehículo particular, evitando a facilidade de aparcamento dentro do casco urbano que produce un efecto chamada.
4. equilibrar o excesivo protagonismo do vehículo privado en favor de políticas que reactiven a calidade do espazo público. Neste senso hai que subliñar tres ideas a por en práctica:

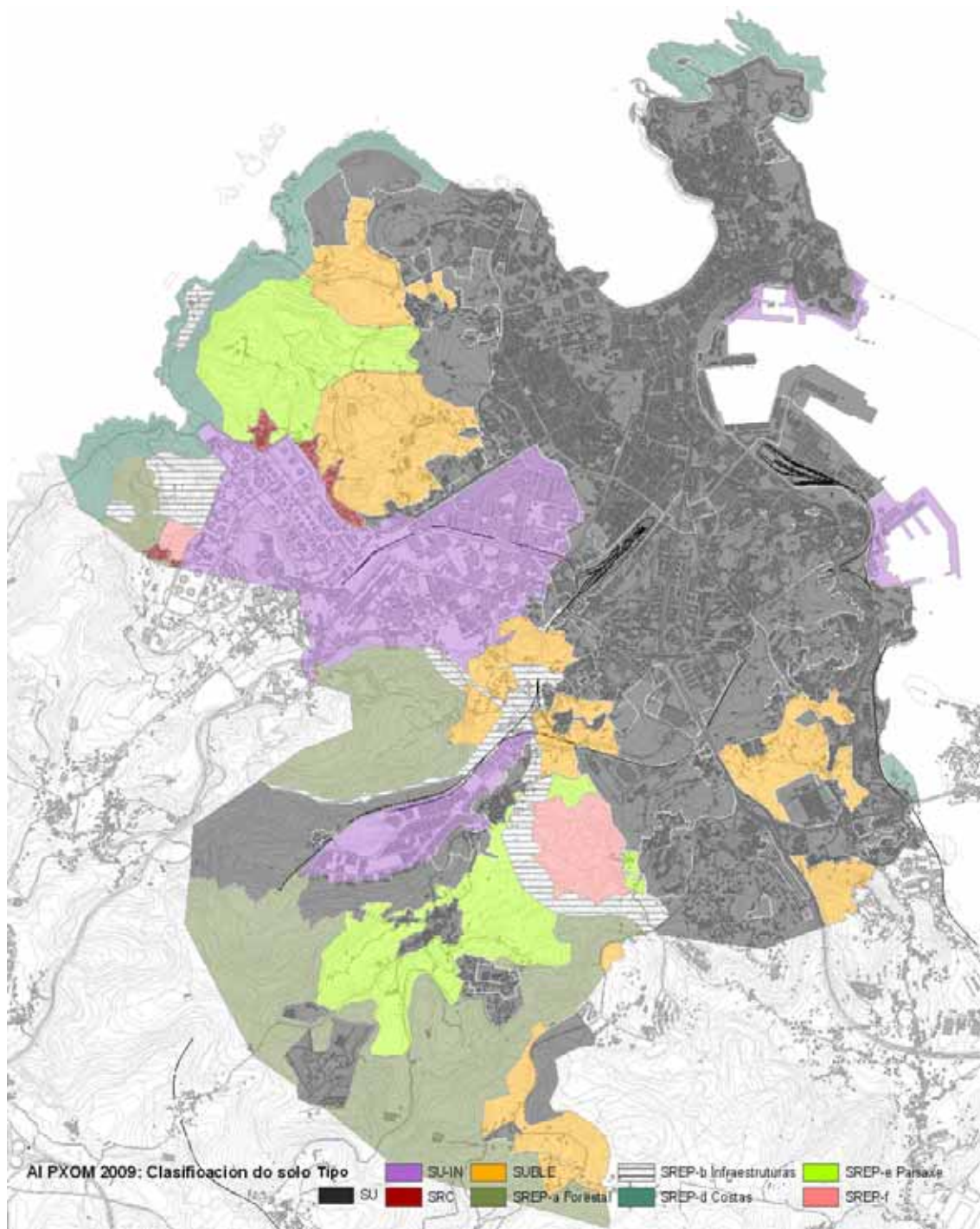
- a. Xerarquía viaria que posibilita as actuacións de vías diversificadas nas súas funcións.
- b. Artellación entre pezas homoxéneas e barrios colindantes para favorecer itinerarios locais.
- c. Estudo pormenorizado das densidades edificatorias para favorecer un tecido urbano compacto pero non conxectivo.

Por último, débese facer unha mención aos outros aspectos que incorpora o Plan Busquets, dende a colaboración coa Axencia de Ecoloxía Urbana de Barcelona dirixida polo profesor Salvador Rueda, que merecerían un estudo máis profundo. Dentro dos estudos sobre metabolismo, a política de creación de corredores verdes que serven para aumentar a calidade de vida pero tamén como elemento de conexión peonil entre barrios facilitando por tanto a mobilidade a pe. Especial relevancia adquire a proposta de redacción dun **Plan de Mobilidade e Espazo Público Sostible** para reorganizar as redes de mobilidade baseadas no modelo de *supermanzanas* que utiliza o profesor Rueda e introducido por Collin Buchanan en 1963, xunto co **Plan Especial de Transformación para unha Estación Intermodal**, eixe fundamental do PXOM. Finalmente, entre as áreas de oportunidade e centralidade cabe facer un oco ao papel fundamental que xoga a universidade como impulsora da creación de xoves preparados para o cambio tecnolóxico que está a demandar a sociedade da información e como dotación central de toda a rede de equipamentos metropolitanos.

Xa para rematar este apartado adicado ao concello da Coruña representamos na seguinte imaxe os valores tanto absolutos como porcentuais da clasificación do solo. Esta revisión supón adapta-lo planeamento á normativa en vigor que data do ano 2002, xunto coas modificacións introducidas por outras normas que afectan o seu articulado.

No que respecta ao solo urbano, compre salientar o desprazamento das pezas de remate, entendidas como non consolidadas, cara o borde exterior. Atenden a este motivo dúas razóns; a primeira se refire á inxente labor levada a cabo na terminación dos APE e APR que ofrecían aproveitamentos do solo por riba do $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$; a segunda, a necesidade de ordenar os espazos intersticiais aparecidos entre os novos desenvolvementos urbanos e os asentamentos tradicionais. Para os antigos poboados se propón a figura do Plan Espacial de Mellora e Desenvolvemento que garanta unha ordenación máis amable que as propostas polo plan aínda en vigor.

O solo urbanizable, como xa comentamos mais arriba, recolle as delimitacións do PXOM-98, e propón nalgúñas áreas de solo rústico apto para urbanizar pezas delimitadas que maioritariamente contribúan a liberar solo do sistema xeral de comunicacións.



[191] Imaxe 4.1.65. Clasificación do Solo. PXOM 2009. Aprobación Inicial.
 Fonte: PXOM 2009. Elaboración Propia.

Precisamente no solo rústico especialmente protexido é onde formulan algunha das propostas máis populares; a Terceira Rolda, o Parque Alto e as infraestruturas depuradoras e de tratamento de residuos urbanos, todas elas menos o parque comprometidas con anterioridade á tramitación do Plan Busquets. Tamén a costa e os ámbitos castrexos pasan a ter unha clasificación de protección específica regulada.

Desaparece a clasificación de solo de núcleo rural a prol do solo rústico común, para non incentivar a construción ao redor dos núcleos anexos á refinería dentro servidume de protección toxicolóxica.

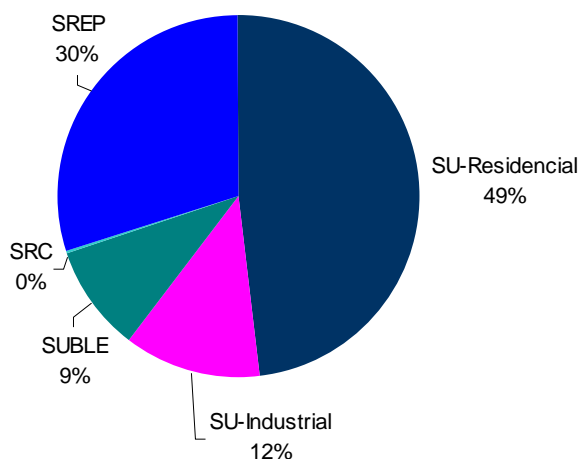
PXOU 2009 (Ap. Inicial)	
Clasificación	Superficie (Ha)
SU	2.326
SU-Residencial	1.857
SU-Industrial	470
SUBLE	359
SRC	16
SREP	1.153
Total	3.853

[T60] Táboa 4.1.18. Clasificación do Solo. PXOM de 2009 (aprobación Inicial).
Fonte: PXOM 2009. Elaboración Propia.

A revisión do PXOM-98 trae aparelado a constatación do cambio de uso paulatino do Polígono da Grela, nacido baixo a Plan de Desenvolvemento Económico e Social do ano 1964. Pouco a pouco, o sector industrial vai dando paso a usos terciarios e comerciais que poden facer fronte á carestía do solo con maior probabilidade de éxito que os usos industriais que se desprazan cara os novos polígonos industriais da área urbana.

A transformación da fachada urbana complétase coa firma de varios convenios coa autoridade portuaria (PXOM-09, documentos anexos; convenios), para transformar os actuais usos dos peiraos centrais en usos residenciais, dotacionais e de equipamento comunitario.

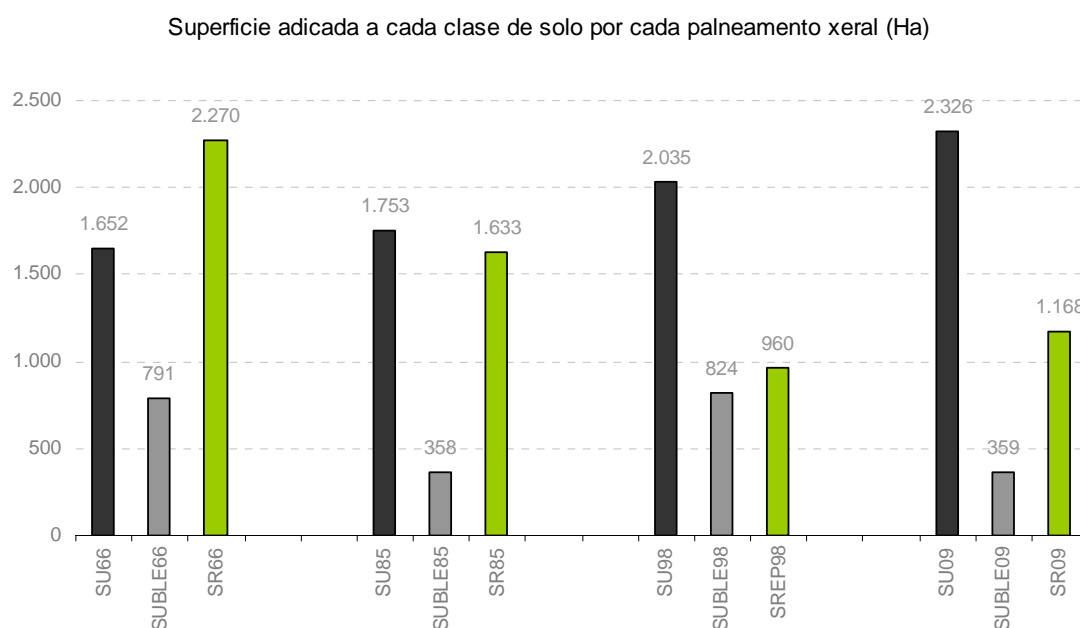
Plan Xeral de Ordenación Municipal 2009 (aprobación inicial)



[G74] Gráfico 4.1.16. Clasificación do solo, PXOM 2009. Elaboración Propia.
Fonte: PXOM 2009. Elaboración Propia.

Como podemos ver na gráfico adxunto, o solo urbano sobrepasa en máis de dez puntos a metade do concello, producíndose una aumento do solo protexido, que pasa dun 20% a un 30% e a diminución do solo urbanizable que pasa do 21% ao 9%.

A modo de resumo, expoñemos aquí unhas gráficas que ilustran o desenvolvemento acontecido nos últimos cincuenta anos na cidade herculina.

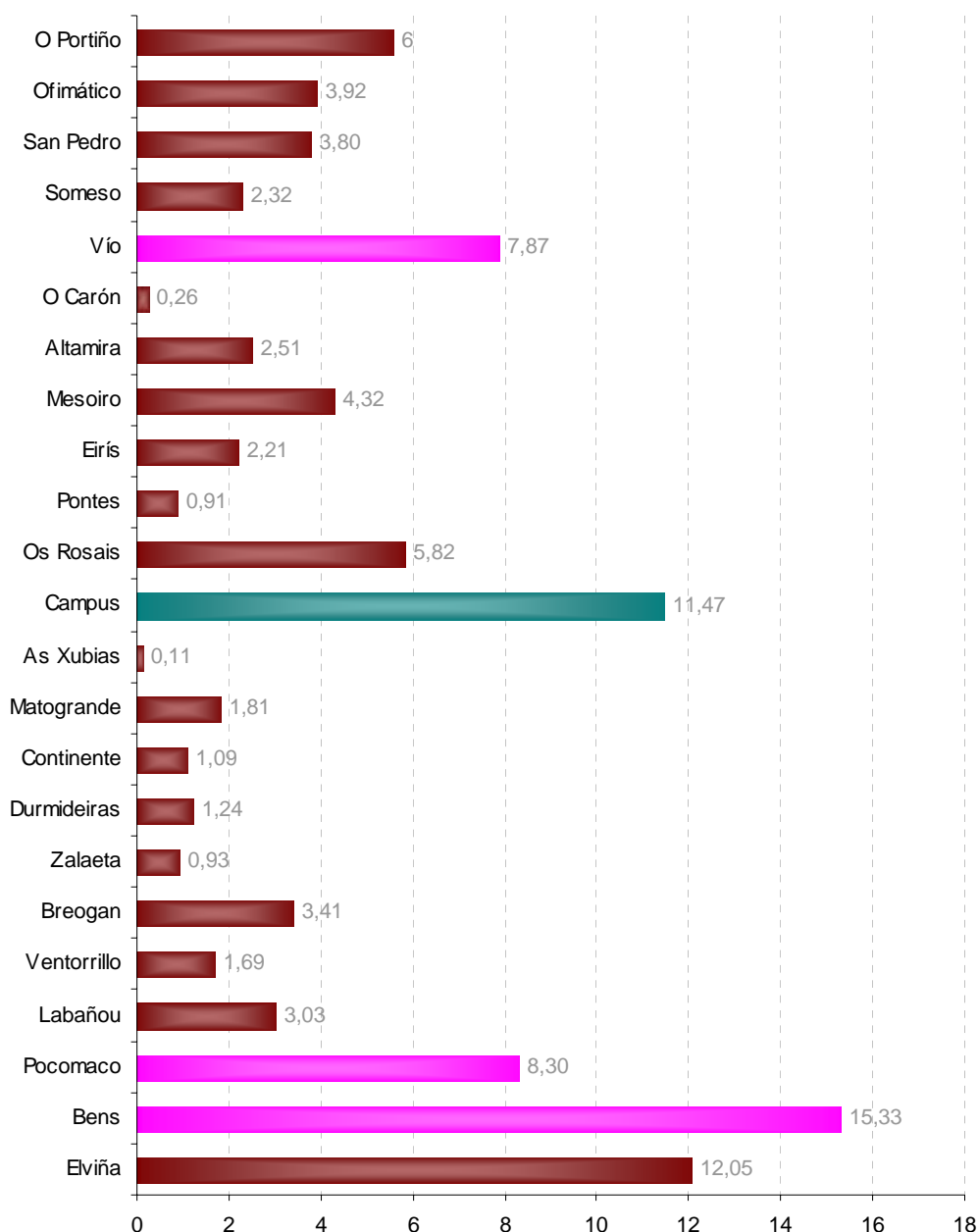


[G75] Gráfico 4.1.17. Superficie adicada a cada clase de solo polo planeamento xeral.
Fonte: Elaboración Propia.

Nesta primeira gráfica corrobórase o que tiñamos dito nas páxinas anteriores con respecto aos movementos diástole-sístole do planeamento de desenvolvemento. Reflectimos un incremento do 71% do solo urbano en corenta anos, pasando de 1.652 Ha a 2.326 Ha. Respecto ao solo rústico asistimos á súa recuperación grazas á eliminación do solo rústico apto para urbanizar. O seu descenso foi practicamente do 50% respecto ao que existía en 1966.

Atendendo agora ao planeamento de desenvolvemento, podemos salientar algúns datos de interese. En primeiro lugar, destacan as grandes obras promovidas polo estado nos anos sesenta, pois entre o polígono de Bens e o de Elviña levan o 27% do solo desenvolvido. Se a este valor lle sumamos a superficie do equipamento universitario dos anos noventa e o desenvolvemento do polígono de Vío xa no século XXI, obtemos un 45% do solo transformado. En segundo lugar, a importancia que aínda posúe o solo industrial, cun 30% do total do solo desenvolvido. En terceiro lugar, podemos subliñar a especificidade do ámbito universitario, que representa un 11% da superficie transformada e aparece como o único gran elemento dotacional dentro dos desenvolvementos urbanísticos. Por último, debemos destacar a baixa porcentaxe que representa a opción da vivenda unifamiliar en polígono desenvolvido, cunha forte competencia nos concellos da contorna. Esta apenas supón un 3% dos desenvolvementos.

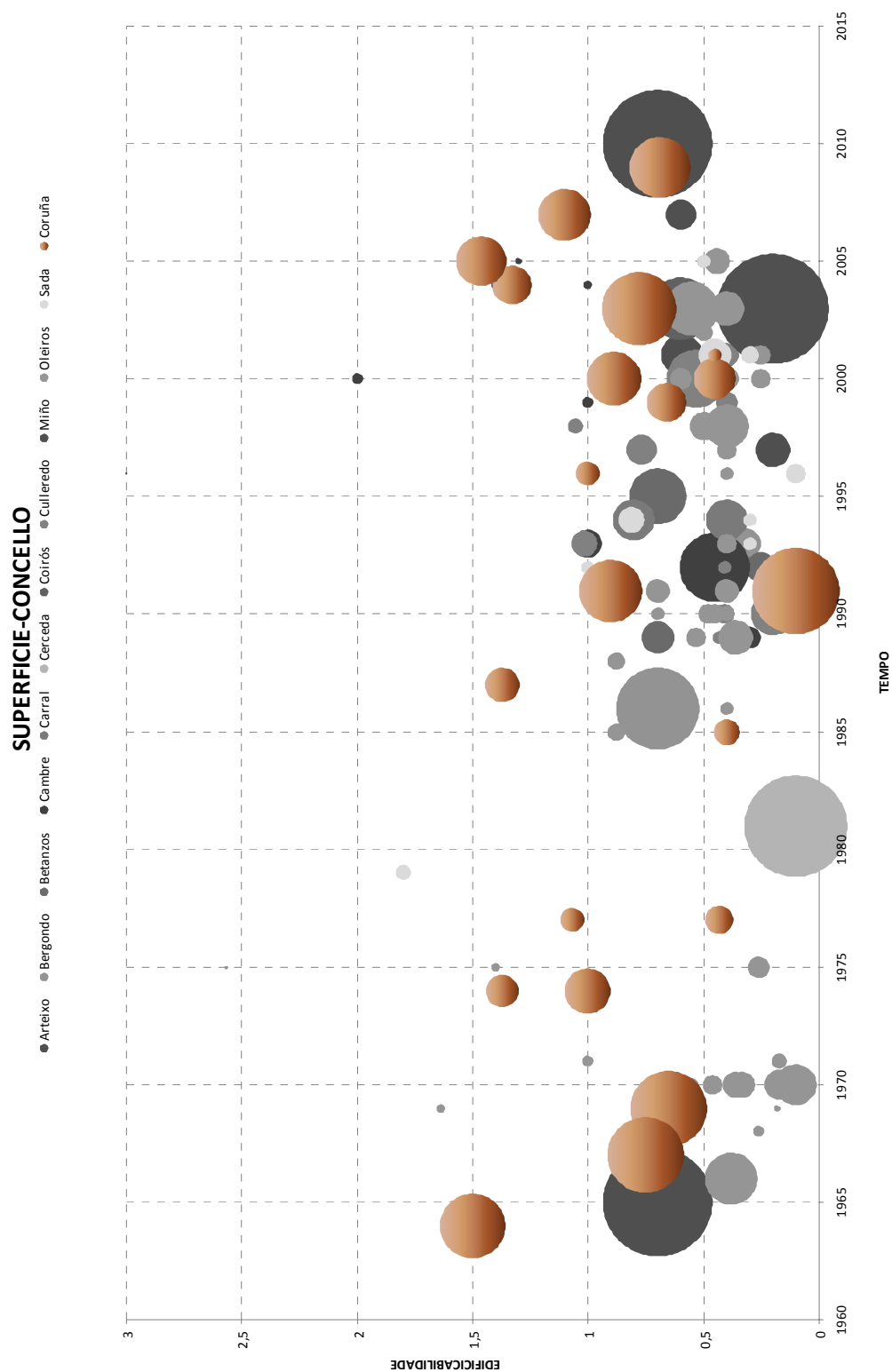
Porcentaxe de cada Plan sobre o Solo Desenvolvido Total



[G76] Gráfico 4.1.18. Porcentaxe de cada planeamento parcial sobre o total desenvolvido.

Fonte: Elaboración Propia.

A planificación urbanística no concello da Coruña, o segundo máis pequeno das capitais provinciais despois de Cadiz, veu condicionada precisamente polo seu pequeno ámbito superficial. As urxencias do planeamento xeral de 1967, cunha cidade en expansión e actuacións estatais de singular importancia, deron paso a un plan xeral vinte anos despois que procuraba a recualificación da cidade existente e a continua destrución do patrimonio edificado que, non obstante herdou gran parte dos plaementos parciais acordados na época anterior. Vintecinco anos despois, asistimos a este mesmo proceso de repensar a cidade dende parámetros urbanísticos clásicos: soleamento, ventilación, tipoloxía, accesibilidade, etc. (Plan Busquets), dotada dun plan xeral de 1998 que impulsou unha nova expansión, máis tamén unha densificación do tecido consolidado e con elo a destrución unha vez máis da trama orixinaria.



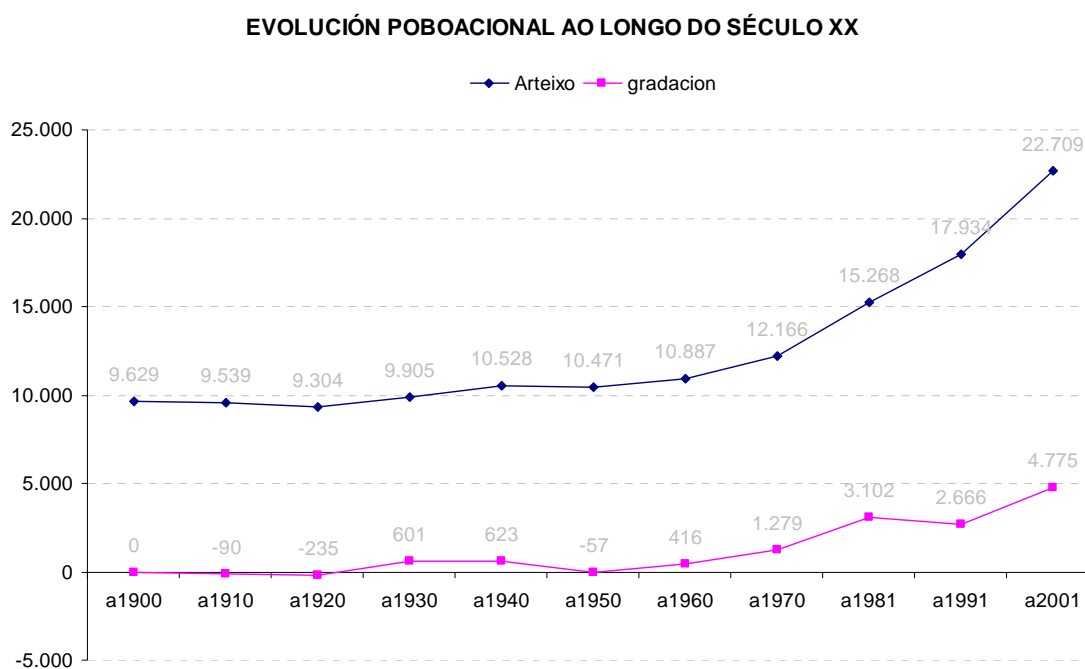
[G77] Gráfico 4.1.19. Planeamento de Desenvolvimento da Coruña sobre o total da Área Urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

4.2. ACTIVIDADE INDUSTRIAL NO CONCELLO DE ARTEIXO. O FACTOR ECONÓMICO COMO ELEMENTO EXÓXENO DE PLANIFICACIÓN.

Arteixo se caracteriza hoxe en día como polo principal do sector industrial de toda a área urbana, de maneira similar ao concello do Porriño na ría de Vigo. A ceda vocación industrial deste concello ven imposta dende a creación do Polo de Desenvolvemento Económico en 1964 que repartía entre os concellos de Culleredo, A Coruña e Arteixo o ámbito das actuacións industriais, como xa tivemos ocasión de analizar.

Sen embargo, non sempre foi así. Este concello contaba xa en 1900 cunha base poboacional nada desprezable e un rico patrimonio arqueolóxico e arquitectónico, que pasou a un segundo lugar por mor da localización da industria.

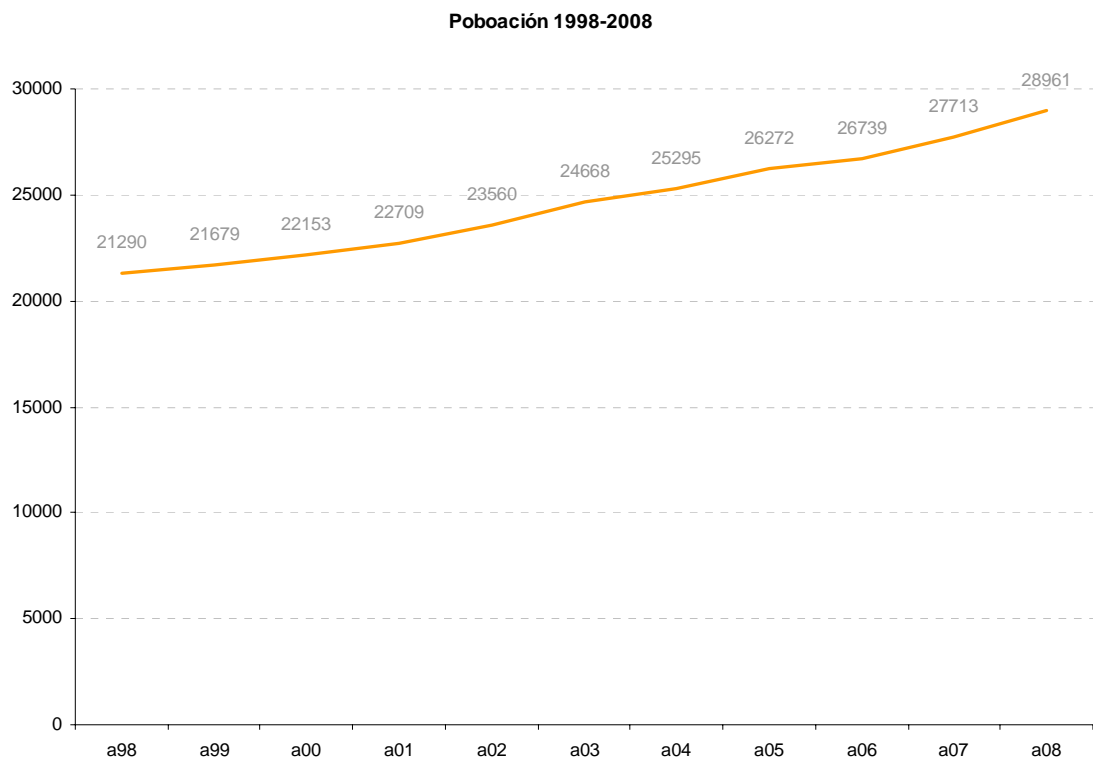
4.2.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL



[G78] Gráfico 4.2.01. Arteixo: Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

Se atendemos ao gráfico 4.2.02 veremos que se produce un cambio significativo da pendente entre 1970 e 1980, no que o nivel poboacional aumenta en 3.702 persoas. Xa antes, na década precedente se tiña manifestado un cambio na tendencia de crecemento que auguraba o rápido ascenso poboacional que aconteceu. Obviamente, a decisión de situa-lo polígono industrial de Sabón aproveitando a confluencia dos ríos Arteixo e Seixedo nunha ampla zona de mínima pendente, tivo moito que ver con este cambio.

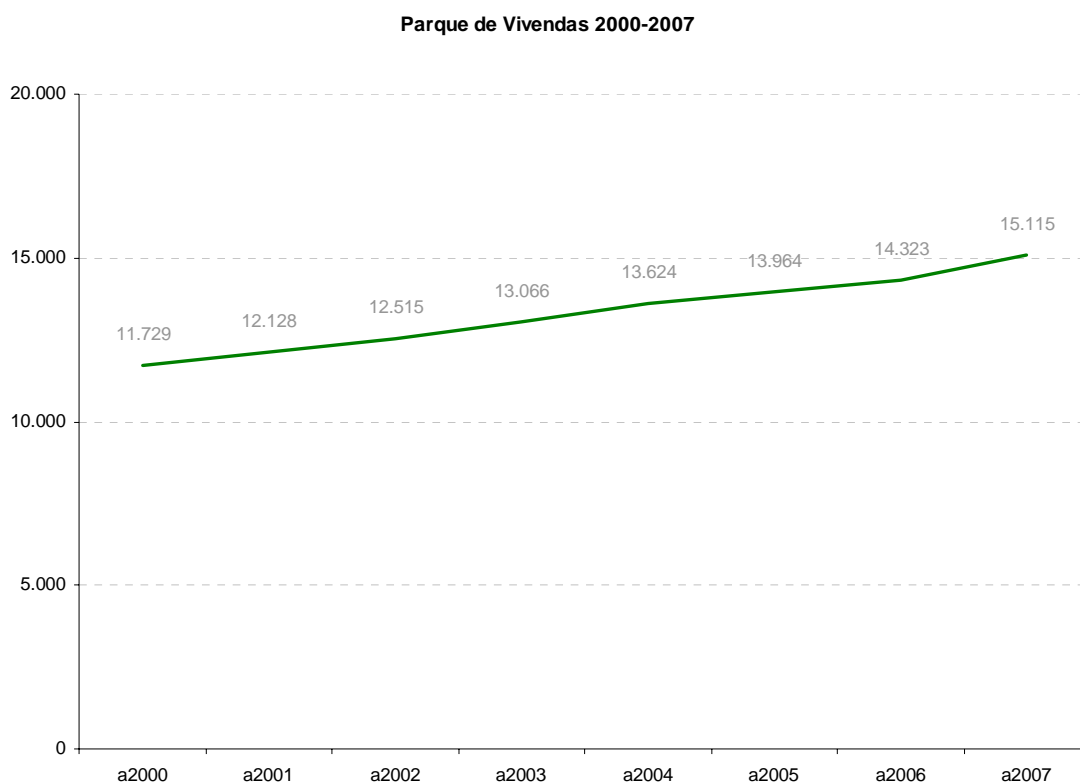
Esta situación configura o incipiente fenómeno de metropolización, parello aos casos de Narón-ferrol, e Vigo-O Porriño. No seguinte apartado veremos polo miúdo e para o caso que nos ocupa, cal foi o proceso de transformación do chan.



[G79] Gráfico 4.2.02. Arteixo: Evolución Poboacional 1998-2008.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

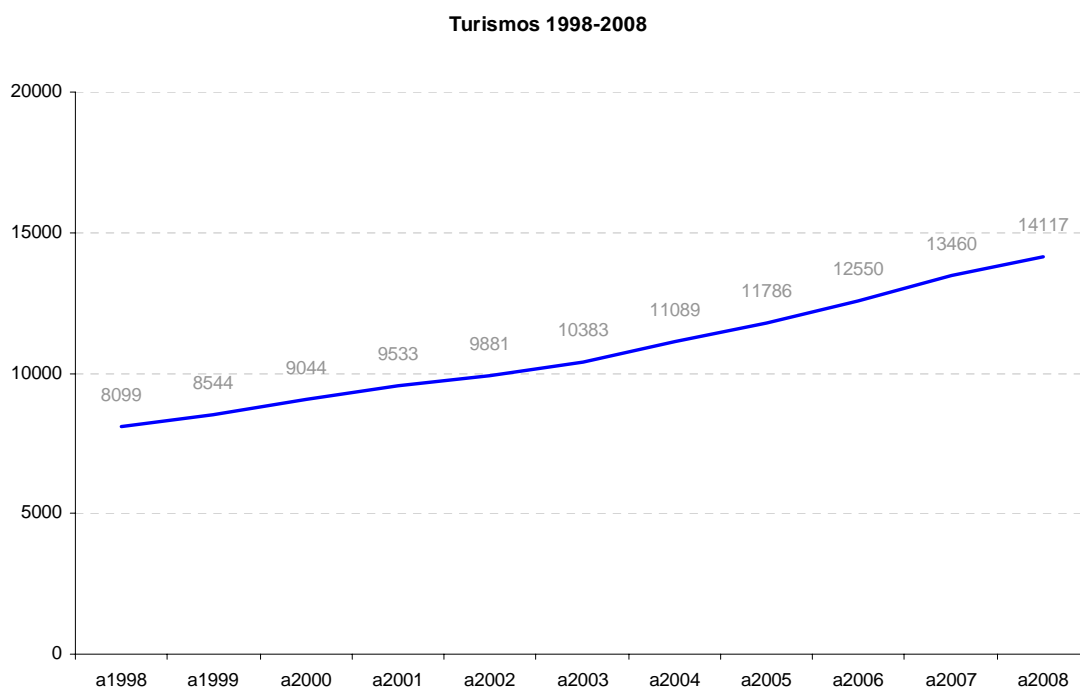
Unha aproximación ao gráfico 4.2.02 nos sirve para comprobar como o fenómeno de crecemento poboacional se atopa nunha fase ascendente, pois no período de tempo reflectido o aumento no número de efectivos foi de 7.671 persoas, o que representa un 26% da poboación.

Como podemos ver, ao contrario que acontece na cidade rectora, que ofrece unha gráfica cunha liña practicamente horizontal con altos e baixos anuais, os concellos da primeira coroa metropolitana son receptores de boa parte da poboación, cunha cada vez maior capacidade de atracción de novos residentes. Neste caso, as gráficas son sempre ascendentes, cun crecemento debido principalmente a fenómenos migratorios máis que os propiamente vexetativos (Aldrey, 2005).



[G80] Gráfico 4.2.03. Arteixo: Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O incremento no número de vivendas entre os anos 2000 e 2007 foi de 3.386. Isto supón un 22% das existentes na actualidade. En relación co número de novos residentes, significa que por cada vivenda construída a poboación aumentou en 2,26 persoas.



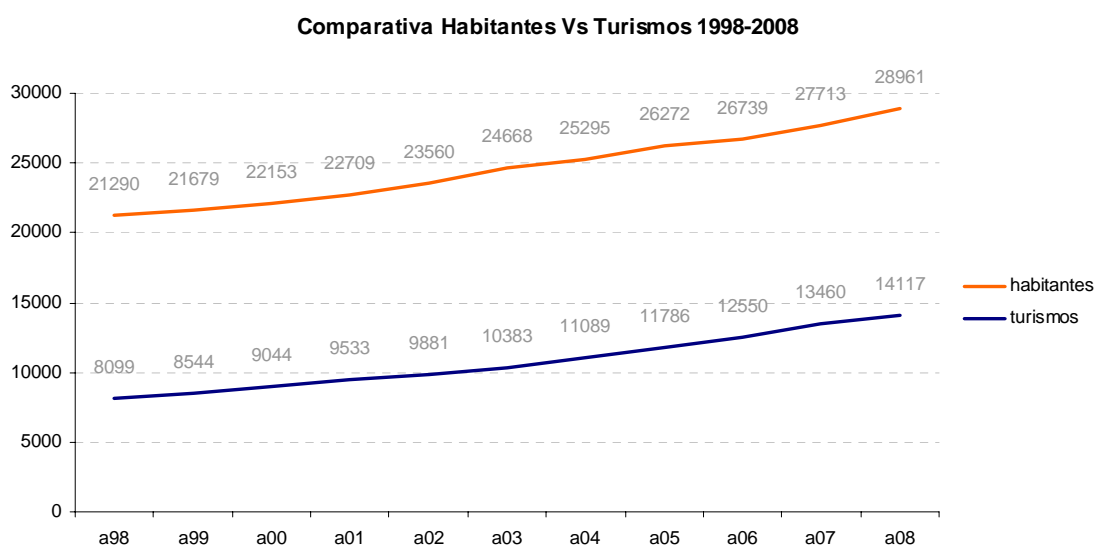
[G81] Gráfico 4.2.04. Arteixo: Evolución do Parque Automobilístico. 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Para o indicador que reflicte o número de vehículos obtemos un valor de 6.018 novos vehículos o que representa unha suba do 42% respecto ao número de vehículos existentes no concello. O aumento poboacional veu acompañado dunha suba no índice de motorización que pasou dos 380 veh. Cada 1.000 habitantes a 482 en tan so unha década.



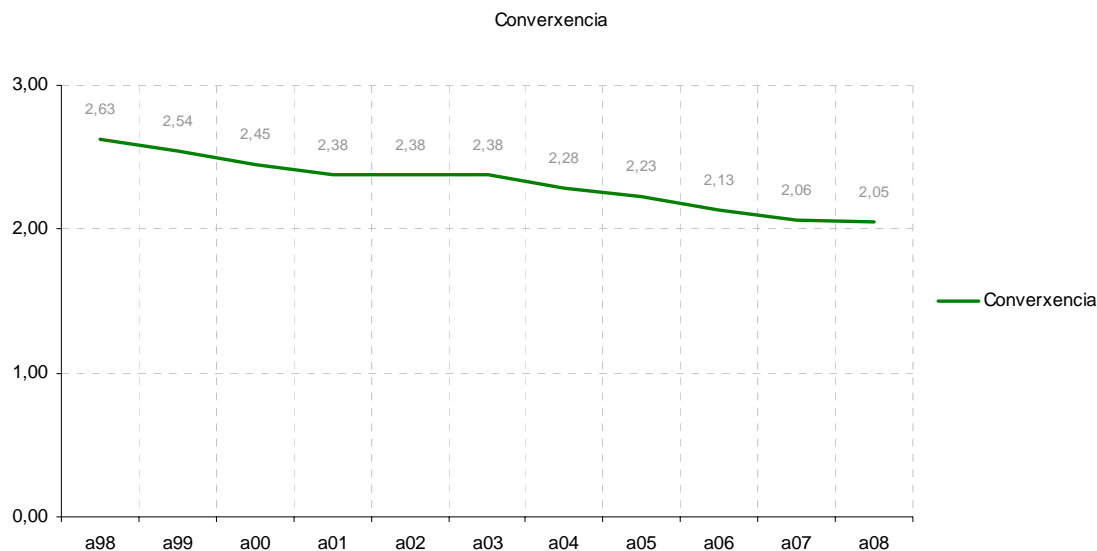
[G82] Gráfico 4.2.05. Evolución do número de vehículos durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Respecto á comparativa entre vehículos de tracción mecánica, o aumento do número de turismos é similar ao da Coruña, acaparando o protagonismo tanto en termos absolutos como porcentuais.



[G83] Gráfico 4.2.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O **índice de converxencia**, visto no apartado adicado á cidade da Coruña, representa o factor de comparación entre a poboación e o número de vehículos. Se observamos os números extremos co caso da cidade central, veremos que a pendente é máis acusada para o caso arteixán, que pasa de 2,63 a 2,05, mentres que para o caso da Coruña os valores extremos eran 2,47 para o ano 1998 e 2,10 para o ano 2008.



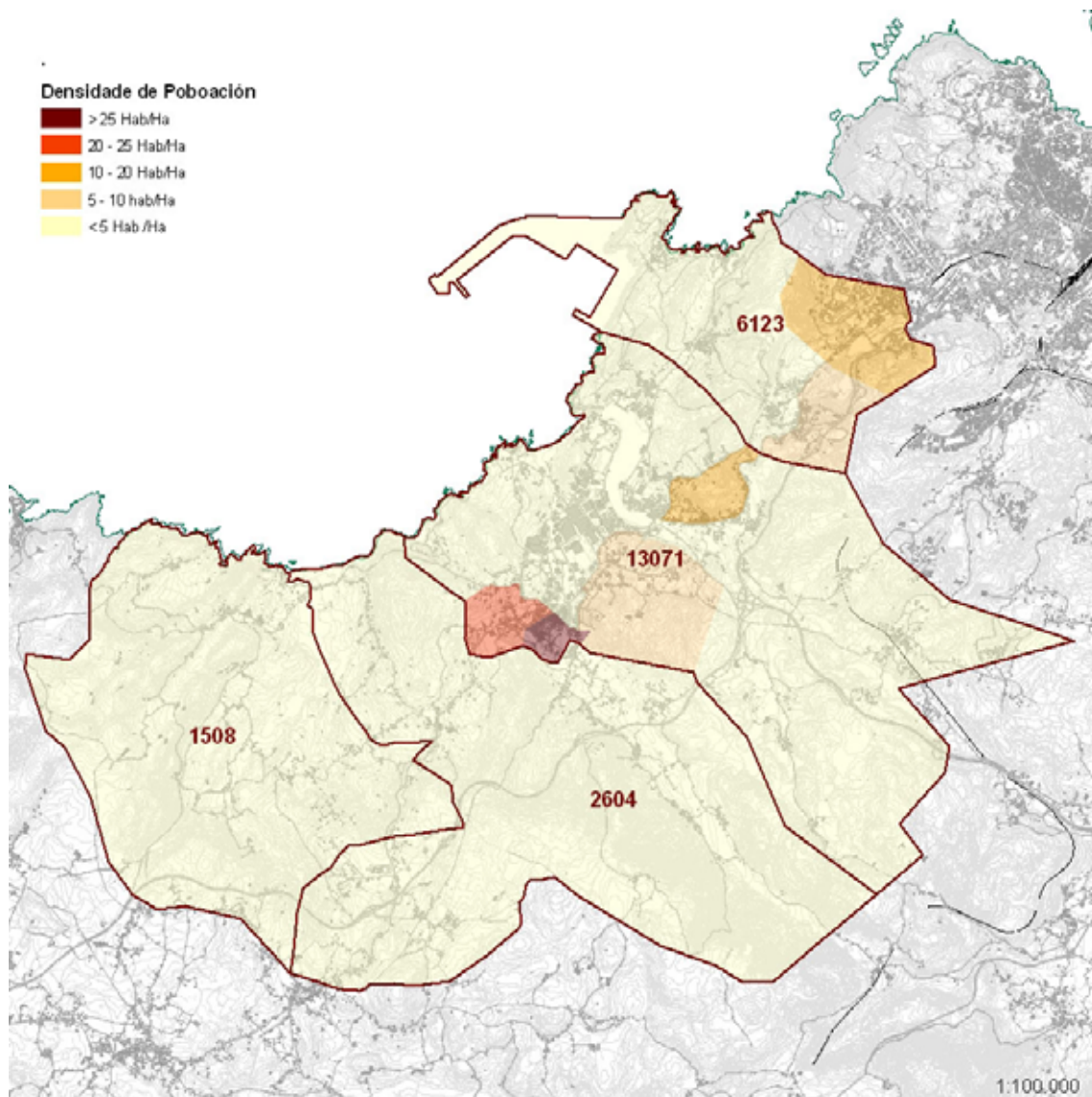
[G84] Gráfico 4.2.07. Índices de Converxencia 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Esta relación entre a poboación e o número de vehículos indica que os concellos periféricos están a aumentar con maior celeridade a súa dependencia do automóbil ca cidade central. A prudencia nos invita a comprobar esta hipótese para o resto dos concellos da área urbana, o que faremos no resto de apartados deste capítulo.

En Arteixo aumentan os tres indicadores estudados; a poboación, a vivenda e o número de vehículos. A suba é notoria en tódolos tres, mais o aumento no número de vehículos en valores relativos, resulta sintomático do fenómeno que está a acontecer nas nosas contornas metropolitanas e que, lonxe de albiscarse unha moderación nos valores, podemos afirmar que aínda non se chegou aos máximos soportados polo sistema.

Pasemos a ver estes indicadores sobre o plano arteixán para poder analizar a forma de asentarse no medio. Coma sempre nos axudaremos dos valores ofrecidos polo INE para as seccións e distritos censais, que agregan os datos por delimitacións que teñen en conta o número de habitantes. Para os nosos intereses resulta máis efectiva²⁹⁰ que o estudo por parroquias, pois esta última, se ben ten un peso histórico e vertebrador fora de toda dúbida, de gran valor nos concellos rurais, non se axusta aos parámetros actuais do crecemento nas contornas periurbanas, nas que o planeamento fai caso omiso.

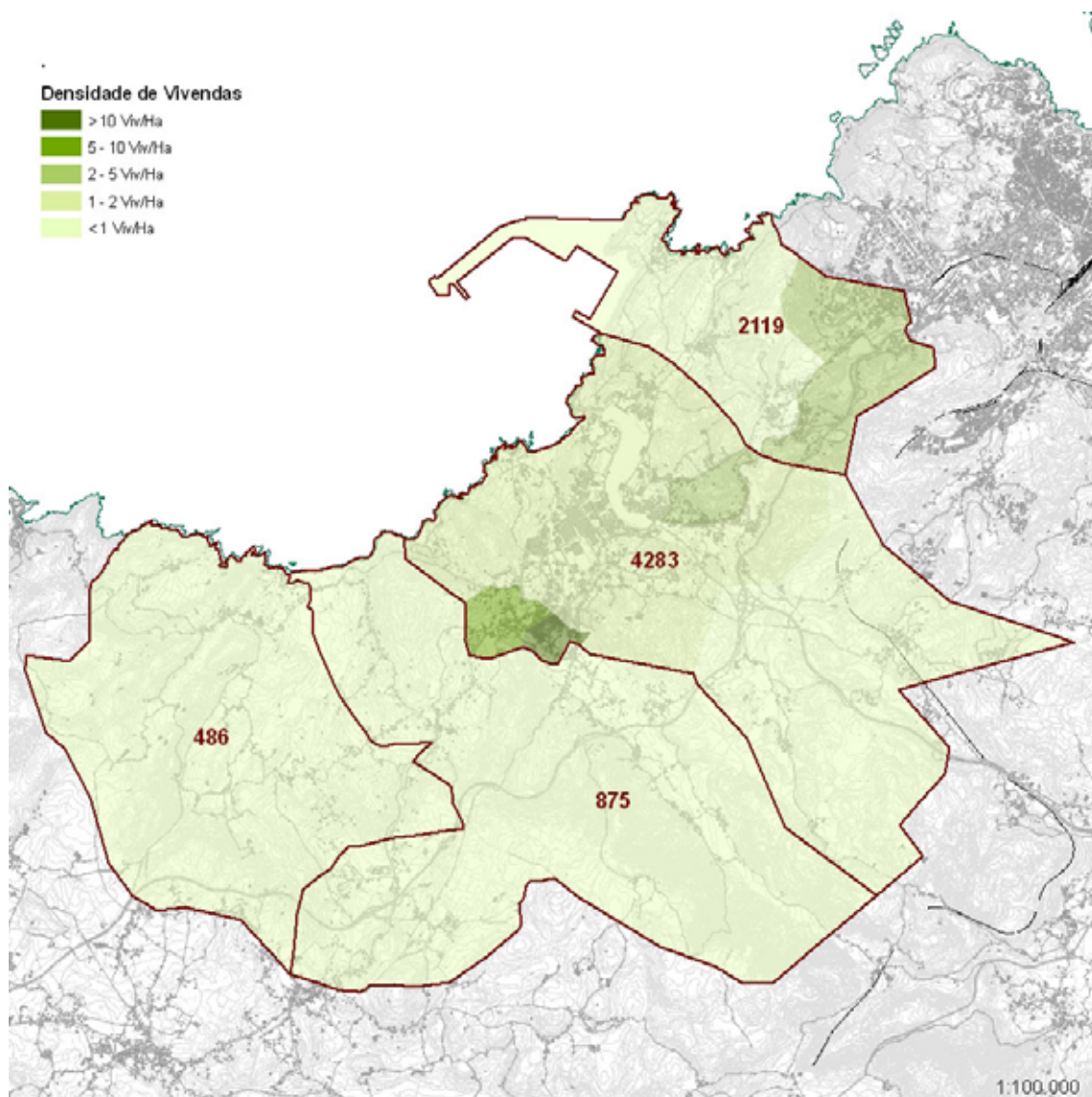
²⁹⁰ As delimitacións por seccións responden a patróns sociolóxicos e demográficos, e na meirande parte dos casos fraccionan os desenvolvementos urbanísticos unitarios. Por tanto, deben ser lidos como patróns estatísticos que poden servir como complemento para as análises urbanísticas, sen caer no erro de asimila-los como válidos para as devanditas análises.



[192] Imaxe 4.2.01. Seccións Censais Arteixo: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Compre ser cautos á hora de sacar conclusións sobre os planos compostos polos datos do INE, máis non cabe dúbida que en Arteixo se están a producir dous fenómenos de gran intensidade. Por unha banda, a forte concentración poboacional ao redor da súa capital municipal; e por outra, o crecemento lineal das poboacións de Meicende, Pastoriza, Vilarrodís e Oseiro, absorbendo outros núcleos menores entorno ás estradas AC-552 e AC-410, ambas de titularidade autonómica, fenómeno posto de manifesto polo profesor Nárdiz (2008). No resto do concello a poboación se asenta en zonas rurais con densidades inferiores aos 5 hab/Ha.

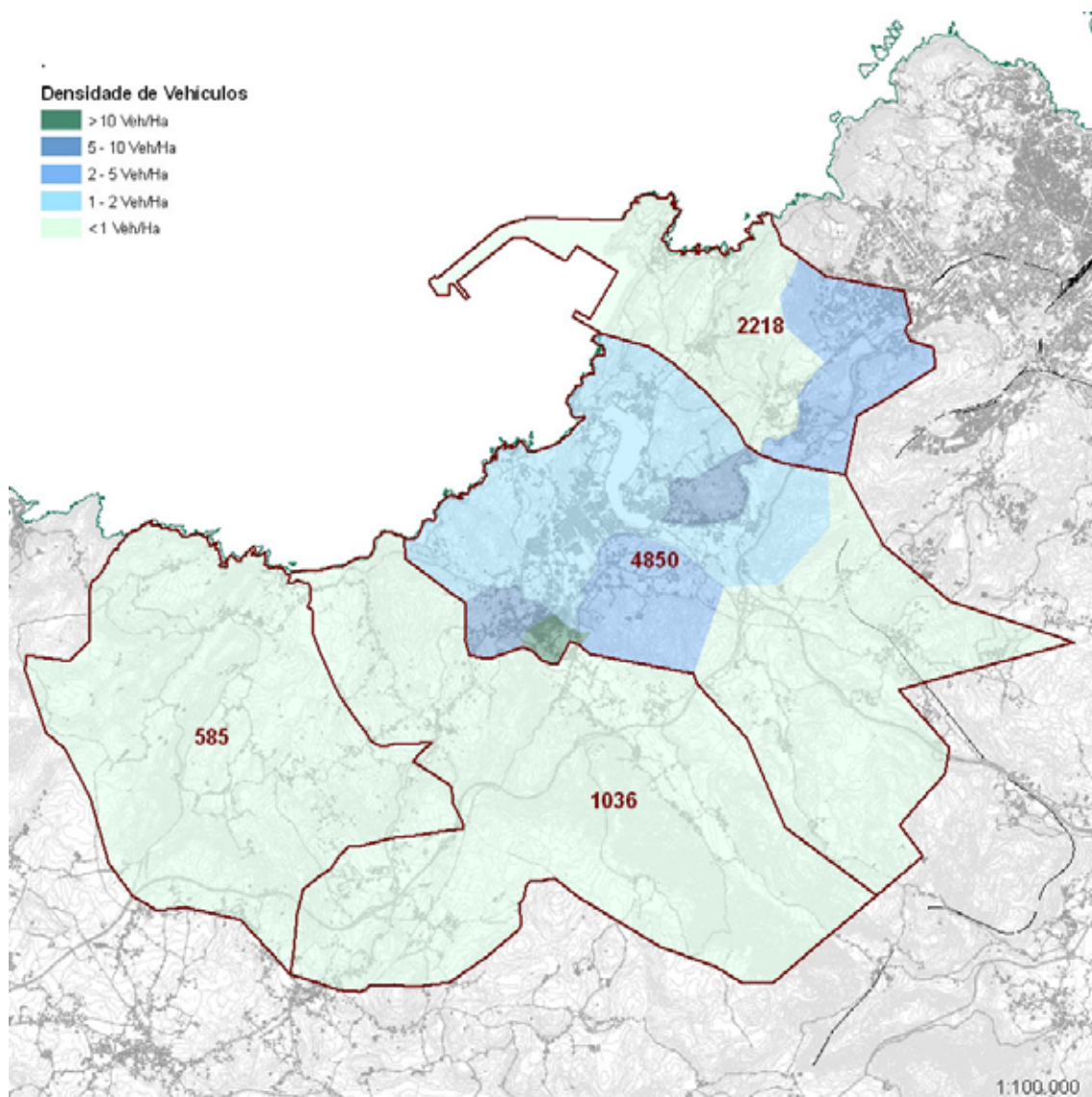
Como veremos máis adiante, se produce unha relación directa entre o planeamento urbanístico e esta forma de crecemento, nunha clara aposta por evadir a creación de mallas urbanas agás na capital, que apoiándose nas dúas estradas anteriores conforma un conglomerado compacto de vellas e novas edificacións superpostas sen solución de continuidade.



[193] Imaxe 4.2.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Na imaxe 4.2.02 aparece representada a densidade de vivenda no termo municipal. Como podemos observar se produce unha forte concentración na capital do concello. Os valores intermedios se situarán ao redor das estradas de conexión coa cidade, producíndose un repunte no contacto co límite do termo municipal da Coruña. Sen embargo, a meirande parte do termo municipal se atopa por baixo de 1 Viv/Ha.

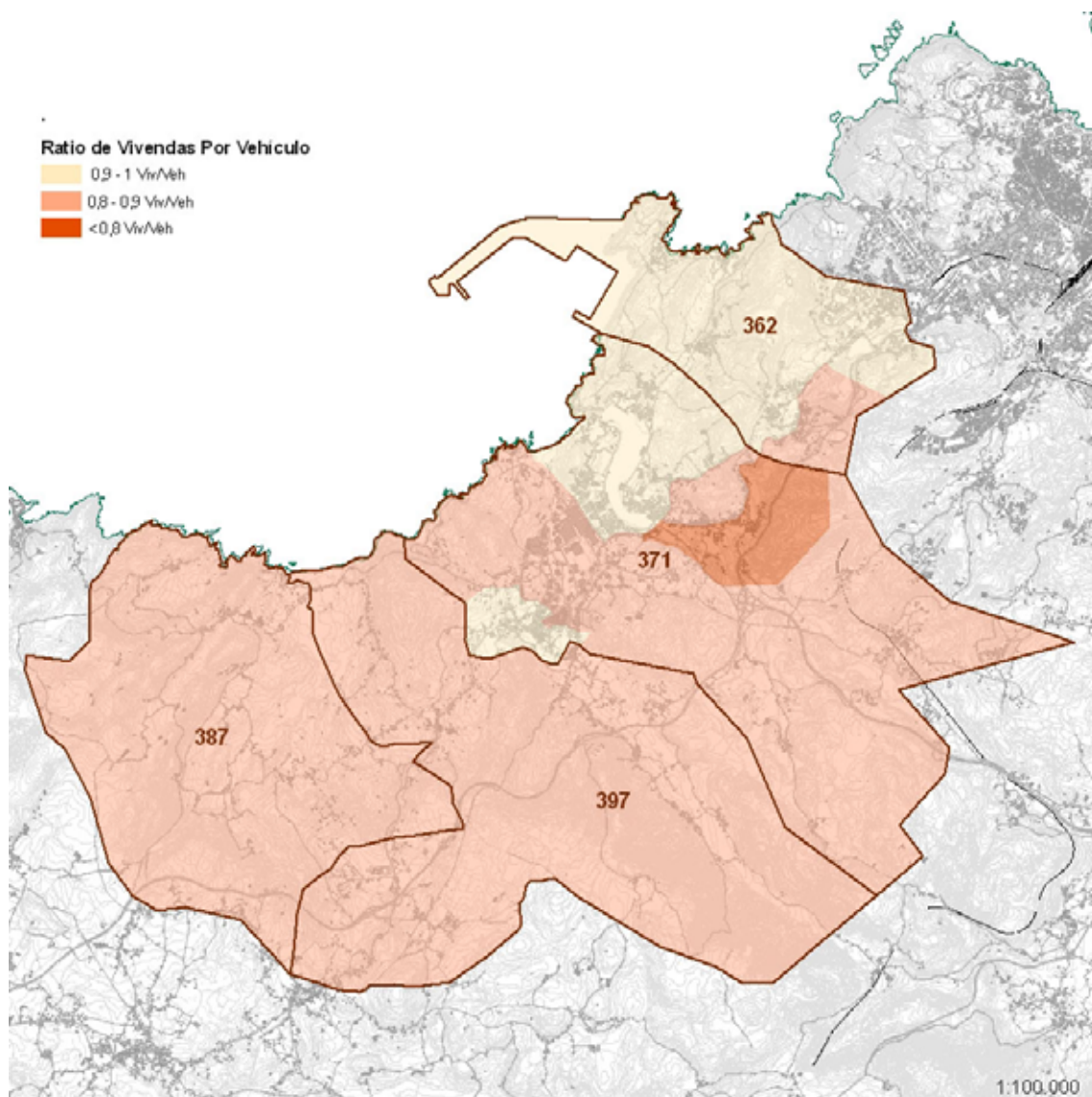
Deixando ao marxe cuestións de hixiene urbana e calidade ambiental, de indubidable valor urbanístico, o fenómeno arteixán que optou pola concentración poboacional resulta apto para artellar un sistema público de transporte xa que as densidades aportadas permiten obter a necesaria masa crítica que faga viable a implantación deste sistema. Tendo en conta que gran parte do emprego pode ser absorbido polo mesmo concello, estamos ante unha situación favorable en canto á organización do transporte interno.



[194] Imaxe 4.2.03. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A densidade de número de vehículos por hectárea presenta valores moi similares aos da vivenda, si ben a cuantía dos mesmos e sensiblemente superior. A concentración na zona de contacto co termo municipal na que coincide ademais o límite do casco urbano xunto có outro foco situado na capital do termo municipal contrasta notoriamente cos valores amosados para o resto do municipio, de clara compoñente rural.

Compre salientar a gran diferenza entre os valores absolutos das seccións na cidade rectora e a dos concellos da primeira coroa, que fan inviable unha comparación directa se atendésemos á orde de magnitude da primeira. Porén, para a proposta que faremos ao final deste traballo doutoral, compre fixar neste caso un punto focal na capital do termo municipal, sen esquecermos do principal nodo de atracción do concello representado polo polígono industrial de Sabón.



[195] Imaxe 4.2.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Finalmente, a comparación entre o número de vivendas e o número de automóviles nos da como resultado a total supremacía do segundo en tódalas seccións do termo municipal. O valor máximo o atopamos en Vilarrodís e Oseiro o maior foco de construción de novas vivendas. Os valores máis atenuados, inda que sempre a prol do vehículo privado atopámo-los nas zonas urbanas de maior peso, tanto na capital do termo como en Meicende, tradicionais barrios satélites da contorna coruñesa, con vivendas colectivas máis antigas que non posuían prazas de garaxe interiores.

Os valores numéricos sobreimpresos se corresponden co índice de motorización nos catro distritos no que se subdivide o concello, canto máis intenso a medida que nos afastamos da cidade central. Este valor data do ano 2001, e como dicíamos máis arriba, o salto pasou a ser de 482 vehículos por cada mil habitantes para todo o termo municipal, polo que é de esperar un salto cuantitativo nos datos que poda ofrecer o INE na enquisa do ano 2011 a tenor das novas urbanizacións da parroquia de Morás e da densificación dos cascos urbanos.

4.2.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

O termo municipal de Arteixo na súa metade oriental, xunto co da Coruña, foron os que con máis forza experimentaron a muda do sistema de económico, tanto no aspecto sociais coma no urbanístico, por mor dos asentamentos dos novos recintos industriais. A localización do polígono industrial de Sabón no val do río Seixedo, aseguraba obter un recinto capaz, xunto co da Grela na Coruña, de albergar as industrias que introducirán a economía de mercado nestas latitudes.



[196] Imaxe 4.2.05. Polígono de Sabón. Recreación virtual en tres dimensións.

Fonte: Elaboración Propia.

O polígono²⁹¹ é promovido e xestionado pola Deputación da Coruña por Decreto 2429/1965 do Goberno, de 14 de agosto de 1965²⁹², cunha inversión en solo e urbanización próxima aos 400 millóns de pesetas da época para un total de 328 Ha. Para a súa construción se creou a *Gerencia del Servicio Especial* no mes de setembro. Catro meses máis tarde, en xaneiro de 1966 se iniciaba o expediente expropiatorio. A construción do polígono foi dividida en dúas fases; na primeira foron necesaria axudas estatais e un préstamo de 100 millóns de pesetas do Banco de Crédito Local de España, e a segunda foi realizada pola venda de soares rematados en 1968. O prezo dos mesmos oscilaba entre as 100 e 150 pesetas o metro cadrado con grandes facilidades de pago para as empresas que decidiran instalarse.

A captación hídrica dos ríos permitiu a construción do encoro de Rosadoiro cunha superficie de 56,20 ha. e unha capacidade de 1,87 Hm³. O encoro, ademais de dar servizo ás industrias foi

²⁹¹ Inmerso no Polo de Desenvolvemento, polo que as empresas instaladas reciben os beneficios consignados polos decretos 153/1964, de 30 de xaneiro e 2285/1964, de 27 de xullo. Posteriormente, o polígono se adhire á Grande Área de Expansión Industrial de Galicia, xa no III Plan de Desenvolvemento.

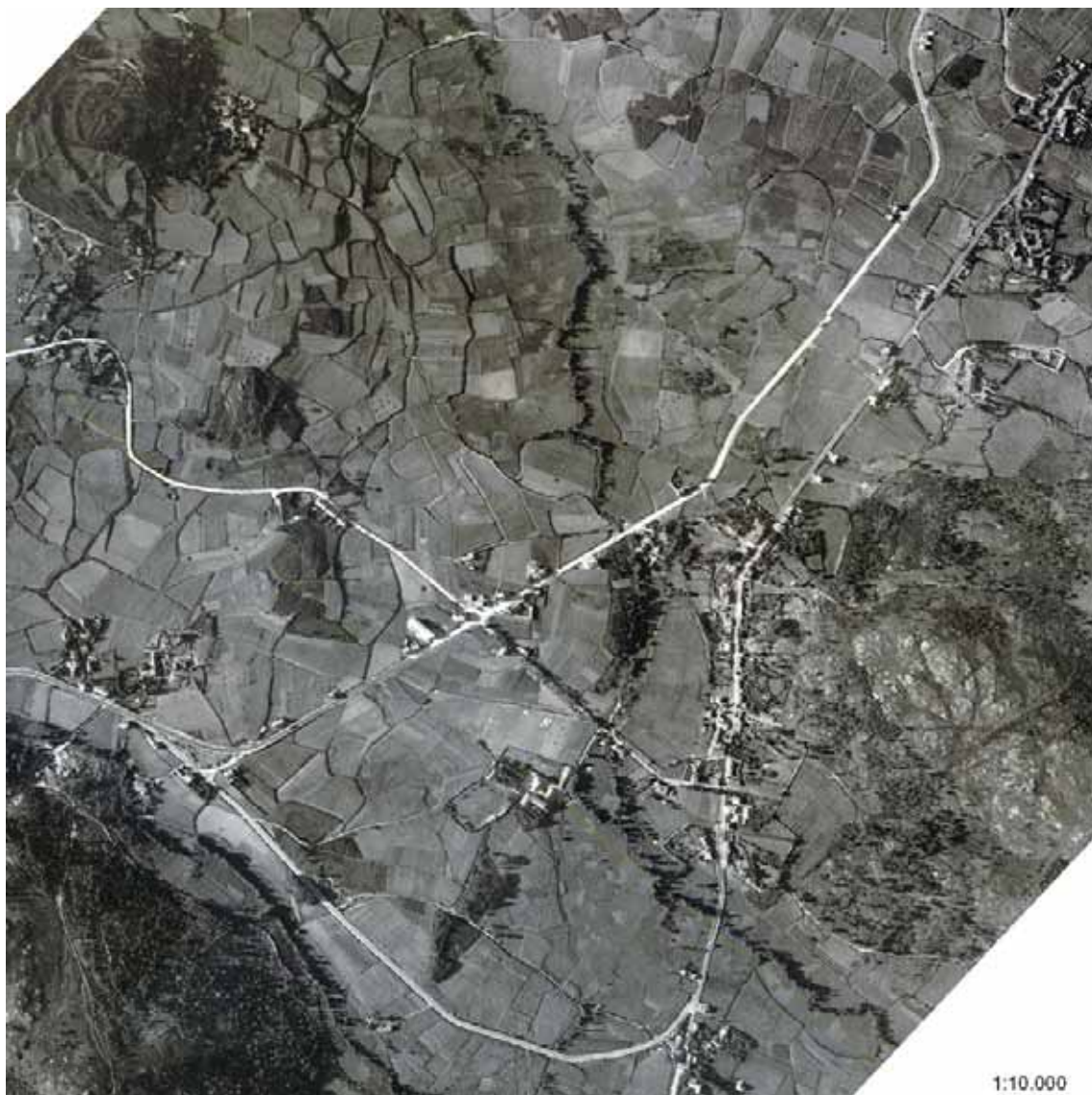
²⁹² O Polígono recibe aprobación inicial da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos o 09.09.1964.

aproveitado pola central térmica situada no mesmo polígono para producir enerxía tanto de consumo interno coma para o resto da área urbana.

En canto ás vías de comunicación rodada podemos ler no periódico 3E con data do 7 de abril de 1967 o seguinte:

“La urbanización del polígono se completa con una red de autopistas de diecisiete metros de anchura y doce kilómetros de longitud, a través de la cual todas las parcelas industriales disponen de cómodo acceso.”

Emilio Quesada Zato, 3E, 7.04.67.



[197] Imaxe 4.2.06. Fotografía aérea do núcleo da Baiuca e o río Arteixo atravesando o balneario. 1960.
Fonte: Arquivo fotográfico Xunta de Galicia.

As ordenanzas obrigaban ao retranqueo de lindeiros coa finalidade de servir de aparcadoiro para os traballadores. Sen embargo, non existiu previsión algunha para dotar ao polígono de accesos mediante transporte público. A reserva efectuada para construír unha zona residencial específica para os traballadores do polígono a carón do mesmo, na parroquia de Oseiro, non se

levou á práctica. Esta decisión deixou nas mans das promocións privadas a produción de vivendas para os novos traballadores que se desprazaran dende fora do termo municipal.

Na imaxe 4.2.06 podemos observar o antigo núcleo da Baiuca onde se asenta a casa do concello que era atravesado polo antigo camiño transversal Coruña-Fisterra. A vía máis ao norte é moderna estrada chamada entón, dos Baños de Arteixo, estudada no capítulo anterior. Entre ámbalas dúas serviron de apoio para formalizar o novo asentamento de Arteixo como barrio periférico da cidade herculina. O cambio rexistrado podémo-lo ver na seguinte imaxe da mesma zona corenta anos despois.

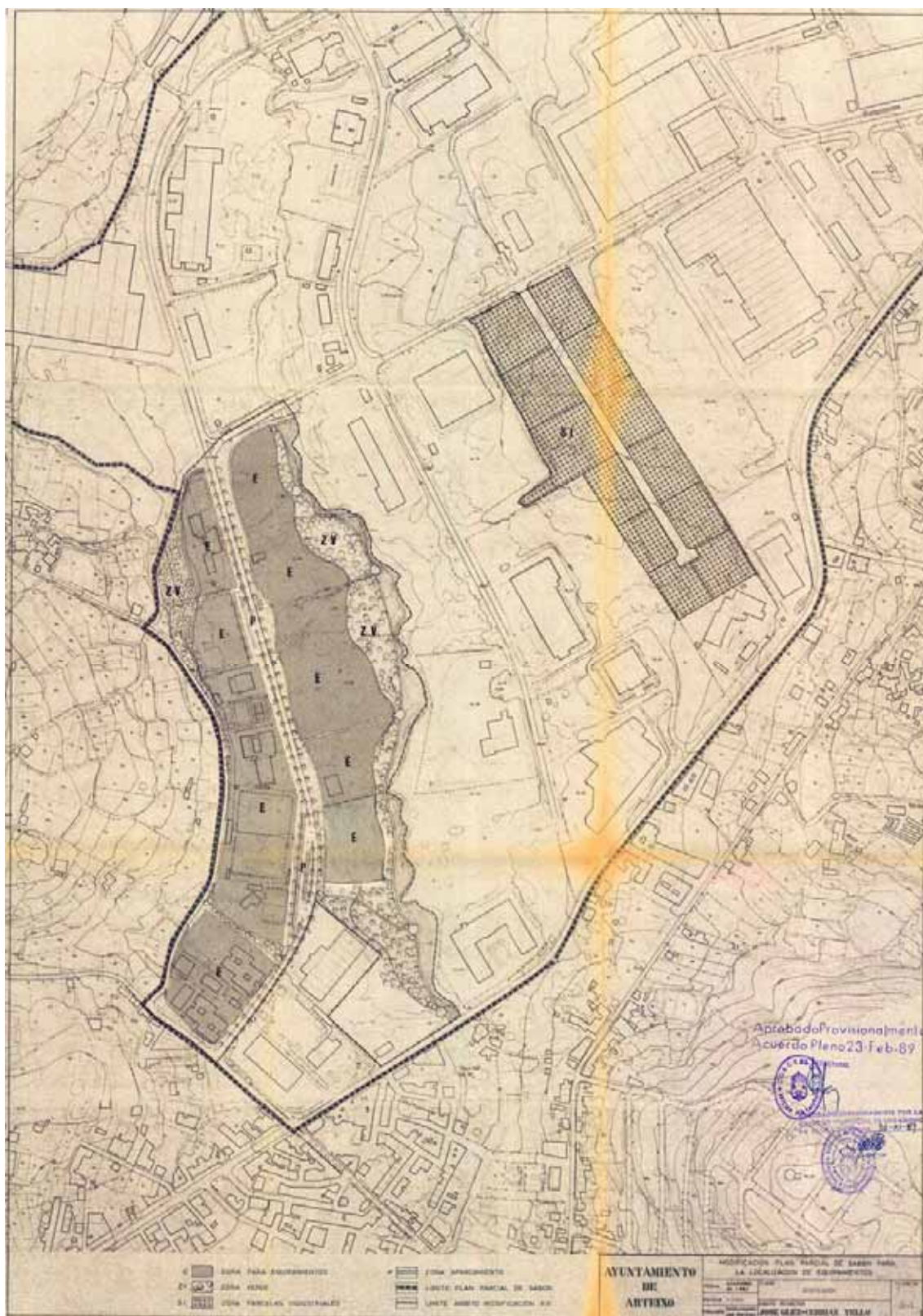


[198] Imaxe 4.2.07. Fotografía aérea do núcleo de Arteixo e o río Arteixo atravesando o balneario. 2003.
Fonte: Arquivo fotográfico Xunta de Galicia.

A non execución do asentamento programado para a poboación que ía traballar no polígono de Sabón, contrariamente ao acontecido na Coruña, onde se impuxo unha política de vivenda moi intensa, levou á colonización de terreos de uso agrícola achegados ao polígono industrial.

Esta política de asentamentos, levou a crear un núcleo con un déficit importante de dotacións e servizos urbanísticos, remediado en parte pola transformación das parcelas industriais máis

próximas ao casco urbano en parcelas de equipamentos e zonas libres que restañaran esta carencia.

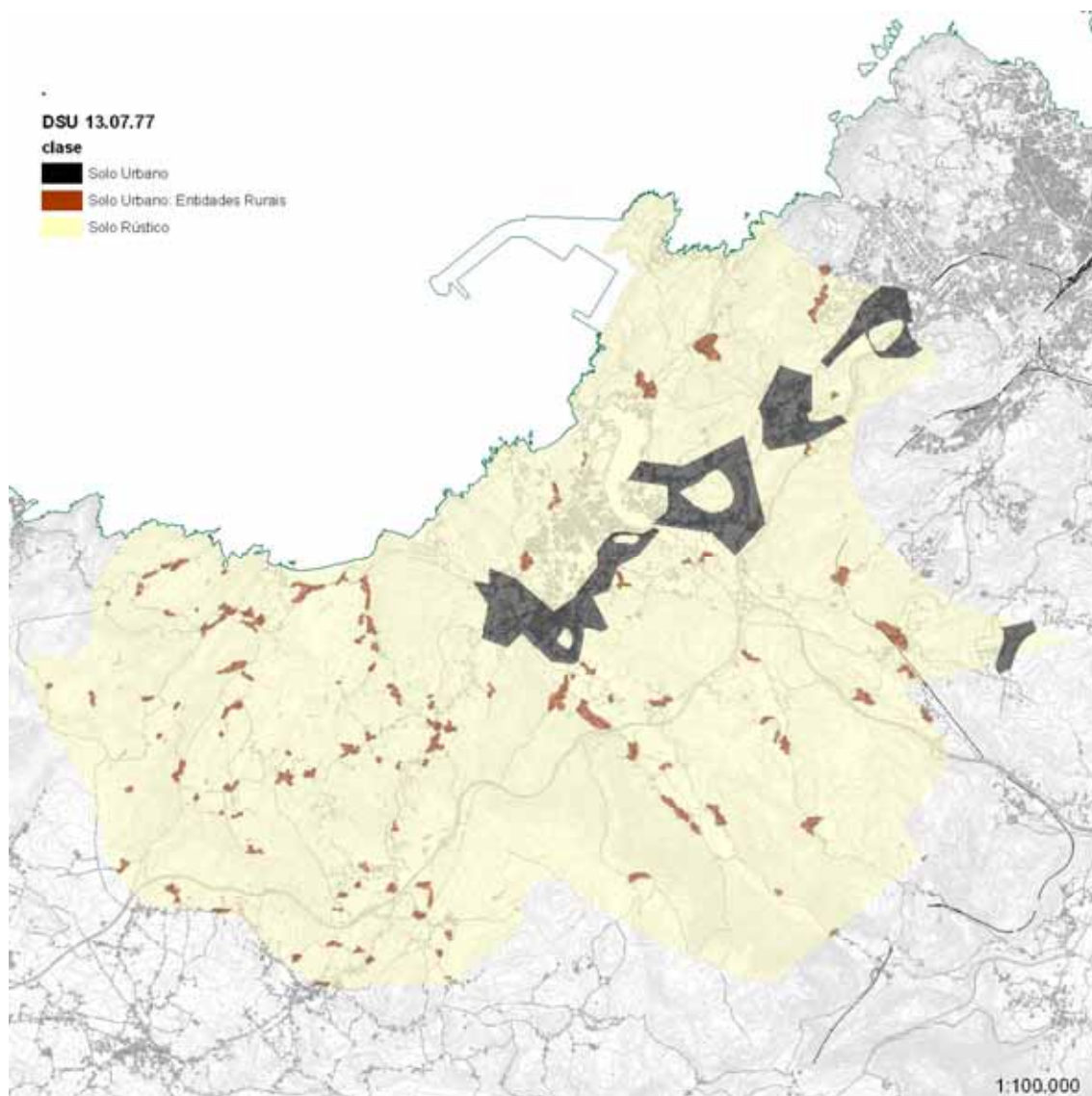


[199] Imaxe 4.2.08. Modificación puntual do PP de Sabón para equipamentos. Aprob. Definitiva 30.11.89.
Fonte: Arquivo de planeamento. Xunta de Galicia.

Entre outras, a modificación puntual do Plan Parcial do polígono de Sabón de 1989 presentada polo profesor González-Cebrián Tello, vixentes as DSU do ano 77, son un exemplo de esta necesidade de dotar ao núcleo dos equipamentos mínimos para o seu funcionamento interno.

A. O PROXECTO DE DELIMITACIÓN DE SOLO URBANO DE 1977

Pasemos a analizar o planeamento do termo municipal, como fixéramos co termo municipal da Coruña, para localizar a forma e modo no que se produciu este crecemento, sabendo de antemán que a implantación do polígono de Sabón respondeu a unha opción extramunicipal.

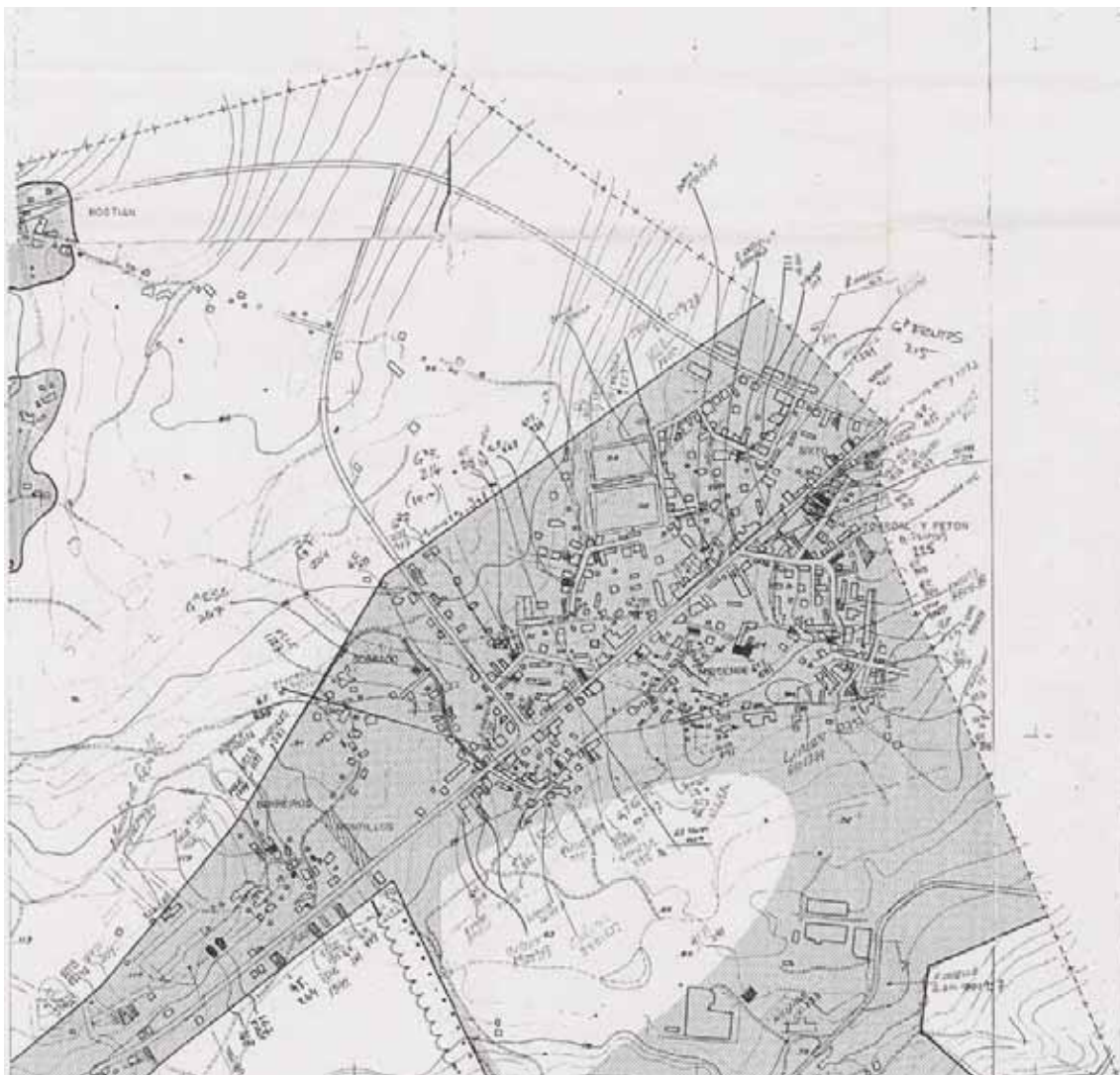


[200] Imaxe 4.2.09. Clasificación do Solo segundo as DSU de 1977 de Arteixo.
Fonte: Elaboración Propia a partir do documento das DSU.

As DSU de Arteixo nacen ao amparo da Disposición Transitoria 5ª.3 da lei 19/1975, de 12 de maio, de Reforma da Lei sobre Réxime do Solo e Ordenación Urbana, do Estado. Asemade, para a delimitación dos cascos urbanos se apoiará nas determinacións das Normas Complementarias e Subsidiarias²⁹³ de 1972 que facultaba aos concellos para fixar os límites nas súas zonas urbanas. A memoria da devandita DSU reflectía a existencia do polígono industrial e de 197 entidades rurais incluídas nas trece parroquias do concello. Destacaban os núcleos urbanos de Arteixo, Meicende, Pastoriza, Oseiro, Vilarrodiz e Monte das Arcas²⁹⁴.

²⁹³ BOP 276, 2 de decembro de 1972.

²⁹⁴ A delimitación do Monte das Arcas foi fundamentada segundo o artigo 66.2 da Lei do solo de 1975, TR 1976,



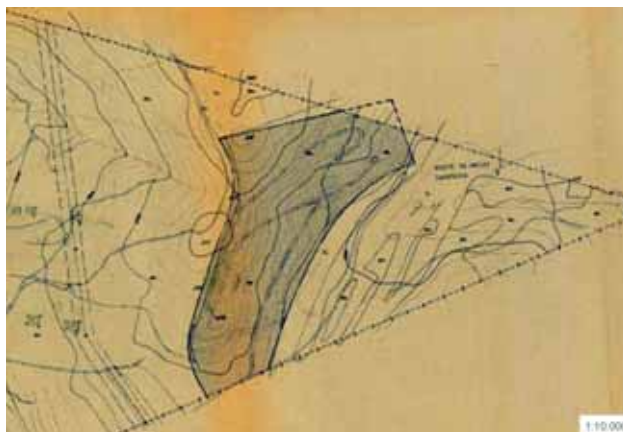
[201] Imaxe 4.2.10. Delimitación do Núcleo de Meicende. DSU 1977.
 Fonte: DSU 1977. Arquivo de Planeamento da Xunta de Galicia.

As DSU non teñen capacidade para clasificar solo segundo a normativa vixente, sen embargo, distinguían varias delimitacións do solo urbano, pois recollía os núcleos rurais. Definía así, catro cascos urbanos²⁹⁵; Arteixo, Meicende, Pastoriza e Oseiro-Villarrodiz, este último sen solución de continuidade. Asemade, incluía nesta denominación o núcleo de Monte das Arcas do que amosamo-la súa delimitación na imaxe 4.2.11. As ordenanzas para os primeiros comprendían regulamentos de altura segundo o largo da rúa e fondo máximo edificable, para o último unha densidade máxima de 25 viv/ha.

En segundo lugar, das 197 entidades rexistradas, delimitaba 111 como solo urbano de núcleo rural cunha ordenanza específica de altura máxima a 6,5 metros e parcela mínima de 200 metros cadrados.

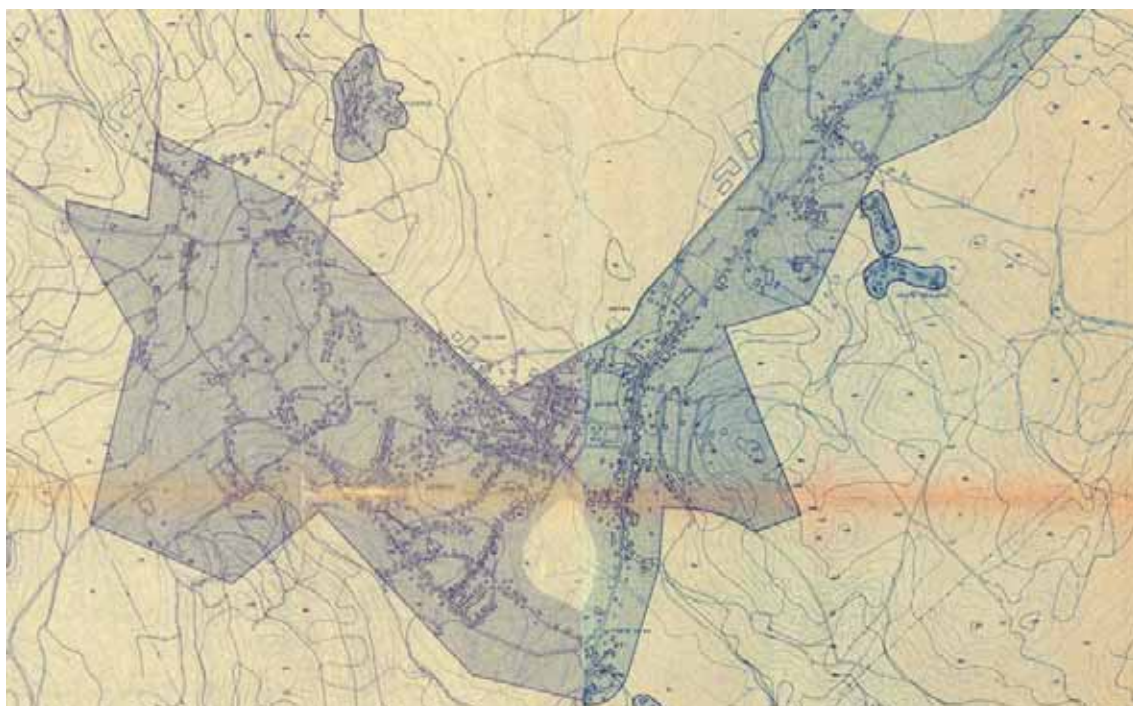
Finalmente deixaba como rústico unha superficie de 85 Qm² (nas que estaba incluído o polígono de Sabón).

²⁹⁵ Segundo o artigo 81.2 Lei 19/1975 de Reforma da Lei do Solo.



[202] Imaxe 4.2.11. Delimitación do Núcleo de Monte das Arcas. DSU 1977.
Fonte: DSU 1977. Arquivo de Planeamento da Xunta de Galicia.

A tramitación do documento seguiu tódolos procedementos legais; con aprobación inicial de 27.09.75, aprobación definitiva de 25.03.76 previo período de alegacións nas que non se recolleu ningunha, informe favorable da Deputación de 11.11.76 e entrada no *Registro General* da Delagación Provincial do Ministerio da Vivenda o 03.01.77. A partires desta data o órgano competente²⁹⁶ para resolver a aprobación definitiva tiña seis meses para emitir o seu ditame. Pasado o prazo correspondente, o pleno do Concello resolve aprobar definitivamente o documento o 13.07.77 por silencio administrativo²⁹⁷.



[203] Imaxe 4.2.12. Delimitación do Núcleo de Arteixo. DSU 1977.
Fonte: DSU 1977. Arquivo de Planeamento da Xunta de Galicia.

Porén, a Comisión Provincial de Urbanismo fará a súa xuntanza o 21.07.77²⁹⁸ e ditaminará a aprobación definitiva do documento pero con condicións:

²⁹⁶ A Comisión Provincial de Urbanismo

²⁹⁷ BOP 02.08.1977

²⁹⁸ Acta 141.

1. Un exceso na delimitación dos cascos urbanos, non alleo á vista da Comisión fará que esta invalide os recintos propostos por incumprir o artigo 81.2 da Lei 19/1975, a este respecto se manifestan do seguinte xeito.

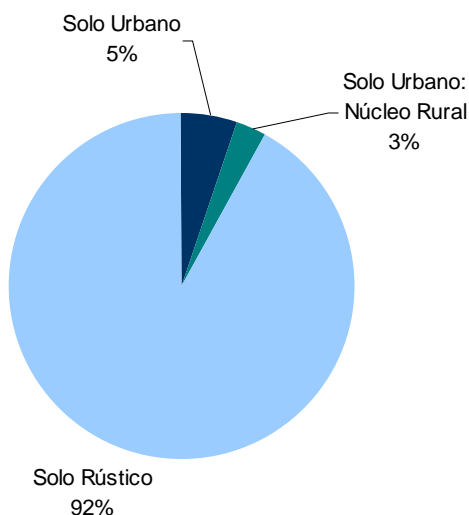
“Al sobredimensionar el suelo urbano se crean y consolidan extensiones importantes de este suelo sin ninguna dotación ni equipamiento, creándose muy graves problemas de desarrollo y de vida urbana en ellos.”

Acta 141. Comisión Provincial De Urbanismo. 21.07.77

2. O núcleo urbano de Monte das Arcas debe ser clasificado como urbanizable, por non existir consolidación de vivendas, considerando a densidade e 25 viv/ha como unha norma urbanística e non tanto como unha ordenanza. Se remite ao Plan Especial da Zapateira, co visto favorable da Comisión Provincial de Urbanismo pero elevado á Dirección General de Urbanismo por afectar a tres concellos que se atopa en suspenso para aprobar definitivamente en espera da rectificación da documentación presentada.
3. Aprobar a delimitación dos núcleos rurais agás os de Nostían, Baroa e Barrañán, os dous primeiros pola proximidade ao complexo petroquímico e o terceiro en espera da resolución do órgano competente en materia de costas. Asemade, se amplía a parcela mínima a 400 metros cadrados.

Trala resolución da Comisión o Concello presentará un recurso de alzada perante o órgano xudicial dado que entende que o prazo para resolver xa pasara, recurso que foi admitido e posibilitou a vixencia das DSU ata a entrada en vigor das Normas Subsidiarias de Planeamento do ano 1995.

Proxecto de Delimitación de Solo Urbano, 1977



*[G85] Gráfico 4.2.08. Reparto da Superficie Da DSU do ano 1977.
Fonte: Elaboración Propia.*

Seguindo o método empregado para analiza-los planeamentos da Coruña, procedemos co termo municipal de Arteixo, tipificando o seu solo segundo as normas que se foron sucedendo. Como podemos observar nos datos adxuntos, o solo urbano representaba o 5% da superficie do termo muninipal con 501 hectáreas, que sumadas ás 241 ha. de solo en núcleo rural comprometían o 8% do territorio para a edificación directa.

DSU 1977	
Delimitación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	501
Solo Urbano: Núcleo Rural	241
Industrial	0
Solo Urbanizable	0
Solo Rústico	8.594
Total	9.336

[T61] Táboa 4.2.01. Clasificación do Solo. DSU 1977.
Fonte: Elaboración Propia.

O polígono industrial de Sabón, nacido ao marxe das DSU, representa o 61% de todo o solo transformado. A maioría do crecemento arteixán se apoiará nos núcleos delimitados nas DSU ao redor das vías de comunicación que unen a capital co termo municipal da Coruña nu solo que dificilmente podería ser clasificado como urbano hoxe en día.



[204] Imaxe 4.2.13. Fotomontaxe da delimitación do polígono industrial de Sabón nas DSU do ano 1977.
Fonte: Elaboración Propia a partir das DSU de 1977.

B. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL. NSP 1995.

As NSP²⁹⁹ de Arteixo foron aprobadas o 23.03.95 con condicións. Sobre ese documento se elaborou un texto refundido que foi aprobado o 08.04.95 polo pleno municipal e posto a coñecemento da Comisión Provincial de Urbanismo o 04.05.95.

A decisión de facer unhas NSP como documento urbanístico e de non tentar por terceira vez a redacción dun Planeamento Xeral explícase na memoria das citadas normas obedecendo á escas capacidade técnica do concello e a maior axilidade de aplicación deste documento.

Na diagnose do citado documento se subliñan cinco grandes puntos:

1. Unha importante carencia de dotacións e equipamentos básicos, en especial áreas libres e equipamentos socioculturais. O plan urbanístico elaborará unha proposta de reequipamento en zonas estratéxicas.
2. Mestura de tipos edificatorios e alturas diversas que agudizan a imaxe de caos urbano.
3. Dificultades de completar a trama urbana. Aquí o se delimitarán o que o planeamento deu en chamar Unidades de Execución Integral.
4. Mestura de usos incompatibles. Se tratará de redistribuír en zonas delimitadas por diferente cualificación as diversas actividades do concello.
5. Falta de segregación circulatoria. A proposta de actuación incidirá en tres liñas:
 - a. en ordenar as vías de borde con criterio de avenida urbana de elevada capacidade estruturante.
 - b. Controlar a extensión da edificación ó longo das estradas.
 - c. Levar a cabo a separación do viario de paso, o de servizo das edificacións e incluso o do polígono industrial. Ao respecto as NSP-95 sinalan o seguinte:

“O establecemento de vivendas ao longo dos viais, formando paredes laterais con alturas bastante elevadas e case sen posibilidade de penetración, debido ó asentamento en pendente realzado nas marxes das estradas, xera unha liña continua que dificulta a distribución polo territorio. Con isto, rómpese a categorización xerárquica das estradas, e aspectos básicos de tránsito; fluidez, estadía, reparto, et. Confúndense, prexudicando notablemente as comunicacións.”

Memoria das NSP-95. páx. 14

En canto as liñas estratéxicas do planeamento, este se centrará en tres obxectivos básicos que responderán tanto á cualificación dos espazos como á diversidade de usos.

1. Cualificar as áreas produtivas dos tres sectores, especificando as zonas preferentes de cada un.
2. Abrir novos espazos con oferta de máis calidade ambiental nas áreas residenciais.
3. Ofertar unha tipoloxía de vivenda adecuada ao perfil do traballador que reside no municipio.

²⁹⁹ Acrónimo utilizado para nomear as Normas Subsidiarias de Planeamento Municipal.

Os tipos de crecemento detectados respondían ás máis diversas formas que pode adoptar a edificación residencial, mais podémolas sistematizar en sete grupos:

1. Actuacións de alta densidade correspondente a bloques de vivenda plurifamiliar, sobre todo nas parroquias máis pretas ao municipio da Coruña.
2. Macizamento interior dos núcleos con edificación en altura. Principalmente na capital municipal.
3. prolongación dos núcleos ao longo do viario existente con edificación en bloque lineal.
4. Actuacións de ordenación urbanística de vivenda unifamiliar amparadas no anterior planeamento; Monte das Arcas e Urbanización Etxeverría.
5. Crecemento lineal de vivenda unifamiliar ao longo do viario de carácter non urbano.
6. Parcelacións sen ningún tipo de ordenación de grandes fincas rústicas. Con apetencia polas proximidades dos areas de Valcobo e Barrañán, ao que as NSP-95 se expresan contundentes:

“La dirección y el control de estos procesos de urbanización debe constituir uno de los objetivos más claros de este planeamiento.”

Memoria das NSP-95. páx. 45

7. Crecemento disperso no solo rústico, con abandono das terras de labor.

Os redactores das NSP-95 na revisión do planeamento foron conscientes que delimitaba unha xenerosa porción de solo como urbano polo que tiveron que adecuar gran parte de ese solo á realidade existente. Asemade, a proliferación de vivenda unifamiliar se tentou deter deixándoa fora das delimitacións que permitían estas construcións:

“Se optou por deixar fora do perímetro aquelas vivendas que, por non posuír servcios e estar lonxe das agrupacións edificatorias principais, non requiren de esa clasificación.”

Memoria das NSP-95. páx. 13

Inda así, do censo de 1981 se extraeu a grande dispersión poboacional existente, con 178 entidades singulares, que da unha media de 1,88 entidades³⁰⁰ por Qm². No tempo transcorrido dende a aprobación das DSU-77, o 90% do aumento poboacional localizábase nas parroquias de Pastoriza, Oseiro e Arteixo, que se corresponden coas de menor distancia á cidade da Coruña. Nestas parroquias as estradas de comunicación serviron de eixe de crecemento lineal.

“La tendencia a la linealidad, invadiendo los márgenes de las vías de comunicación, ha sido hasta el momento, un determinante del estiramiento de estas concentraciones urbanas, lo que constituye un importante obstáculo de cara a su ordenación.”

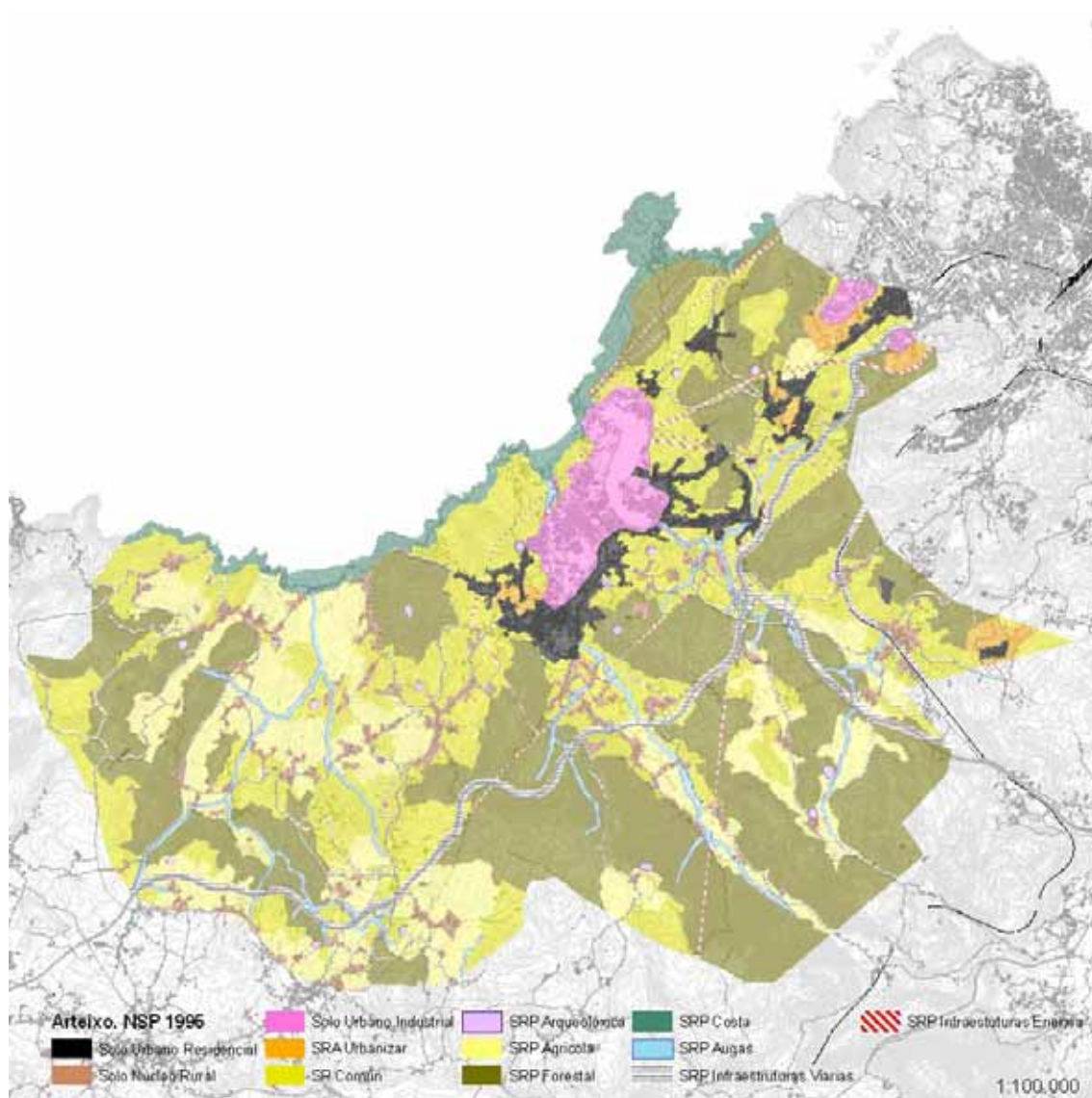
Memoria das NSP-95. páx. 76

Detectadas estas formas de crecemento, cumpría definir unha serie de propostas que servirían como operacións estruturantes que axudaran a dotar ao concello dunha imaxe de calidade urbana que non posuía. Os elementos de apoio da estrutura eran; a rede viaria, a orografía e os asentamentos humanos. Estas tres claves definen un modelo sustentado por dous sistemas. O

³⁰⁰ Segundo a mesma fonte, o número de entidades por Qm² é d 1,05.

primeiro, a malla rural engarzada pola fina rede de camiños medievais. O segundo, polas infraestruturas e actuacións máis recentes emanadas do propio sistema económico ao que facíamos referencia máis arriba. Estas operacións podémolas resumir en catro puntos nos que en tres deles a auga se converte en protagonista das actuacións:

1. Novo sistema viario que dote de xerarquía á rede viaria do concello. En efecto, a construción da autoestrada A-55 Coruña-Carballo posibilitaría o cambio de sección das estradas de conexión coa cidade central para a elaboración de bulevares urbano que aumentaran a calidade urbana das antigas estradas.
2. Encoro de Meicende. O uso lúdico deste espazo dotaría ao núcleo dunha grande área de espazo libre público onde se concentrarían os principais equipamentos.
3. Paseo Fluvial do Arteixo. En parte realizado, serviría para rexenerar o antigo cauce do río Arteixo concentrando unha serie de equipamentos a nivel municipal nas súas marxes.
4. Encoro de Rosadoiro. Se prevía unha plantación masiva de masa forestal que puidera separar as zonas propiamente industriais das reservadas para o uso da poboación a nivel municipal, con participación de actividades náuticas no seu recinto.



[205] Imaxe 4.2.14. Clasificación do Solo. NSP 1995.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1995.

A imaxe 4.2.14 reflicte a clasificación do solo segundo as NSP-95. Dous son os aspectos que merecen ser apuntados; o primeiro a redución do solo urbano respecto ás DSU-77, consolidando os núcleos definidos naquel planeamento pero apoiándose nas estradas existentes. O segundo, responde ao solo rústico protexido no que cobra importancia a liña costeira e as ramificacións dos cursos de auga en forma de abanico no que o punto máis baixo coincide coa rotonda de entrada ao polígono de Sabón.

Asemade, é de resaltar as franxas de servidumes tanto de enerxía eléctrica como a reserva viaria da autoestrada A-55 Coruña-Carballo. As partes máis altas do concello gozan de protección forestal, e as parroquias máis afastadas da cidade herculina continúan a desenvolverse no sector primario.

Os ámbitos de solo rústico apto para urbanizar, se situarán na parroquia de Pastoriza en contacto cos solos urbanos, agás na zona do Monte das Arcas, na Zapateira na que se oferta solo para vivenda unifamiliar nos seus distintos tipos.

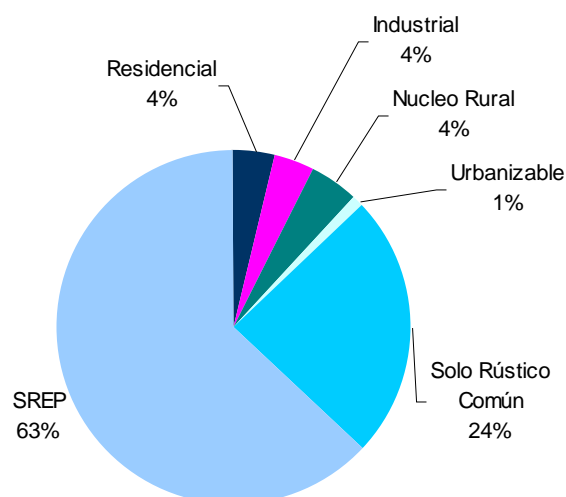
A táboa 4.2.02 representa a cantidade de solo adicado a cada clasificación, na que se cualifica o solo urbano en residencial, industrial e de núcleo rural dadas as especiais características de cada un deles.

NSP 1995	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	1.119
<i>Residencial</i>	357
<i>Industrial</i>	358
<i>Nucleo Rural</i>	404
Urbanizable	113
Solo Rústico Común	2.252
SREP	5.915
<i>Total</i>	9.399

[T62] Táboa 4.2.02 Clasificación do Solo. NSP 1995.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1995.

O solo urbano ocupa mil hectáreas aproximadamente. Estas representan o 12% da superficie do termo municipal. Dentro do solo urbano se delimitan as Unidades de Execución Integral, bolsas de solo urbano non consolidado que serven para a complexión do mesmo. Se comparamos este valor co mesmo dato para as DSU-77 (incorporando o solo industrial) no anterior e deixando fora as delimitacións das unidades de execución poderíamos estimar unha redución superficial significativa. O solo urbanizable, nas NSP chamado rústico apto para urbanizar, ocupa unha superficie de 96 Ha, e como veremos se atopa desenvolvido de xeito irregular, con plans parciais aprobados pero sen execución efectiva dos mesmos. O solo rústico, protexido ou non, se corresponde co 67% da superficie do concello estando subdividido en varios tipos segundo o elemento a protexer.

Normas Subsidiarias de Planeamento 1995



[G86] Gráfico 4.2.09. Clasificación do Solo. NSP 1995.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1995.

Namentres o solo desenvolvido no termo municipal de Arteixo aparece recollido na seguinte táboa:

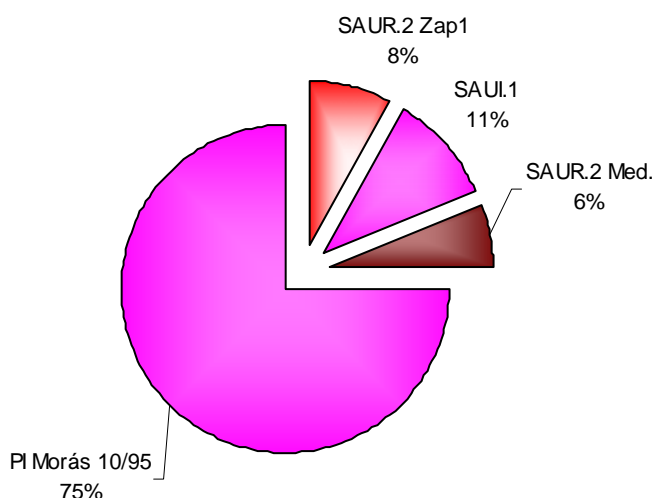
PXOM 1998: planeamento Desenvolvido				
Figura	Nome	A.D.	Superficie (m2)	Porcentaxe sup.
PP	SAUR2 A Zapateira1.	29-sep-97	166.845	8,16
PP	SECTOR SAUI-1 Meicende.	22-feb-01	217.886	10,65
PP	SAUR2 As Medoñas.	26-jun-03	127.850	6,25
PS 10/95	Polígono Industrial de Morás. 10/95	22-jul-05	1.531.946	74,92
subtotal			2.044.527	38,34

[T87] Táboa 4.2.03. Reparto da Superficie do Planeamento de Desenvolvemento (NSP 1995).
Fonte: Elaboración Propia a partir dos documentos consultados.

Visto o reparto de usos por cada un dos ámbitos de planeamento desenvolvidos³⁰¹, podemos observar o peso que posúe o sector produtivo dentro do total rexistrado no concello, que prepara preto de 180 Ha de solo industrial na primeira década do século XXI. O Solo industrial representa o 86% do solo desenvolvido. No caso de non contar co polígono de Morás, esta porcentaxe descendería ao 45%, que segue a ser un valor significativo.

³⁰¹ O Polígono Industrial de Morás, foi elaborado a través da lei de ordenación do territorio 10/1995 como Proxecto Sectorial, ao marxe do planeamento en vigor. Porén, para o noso estudo ten sentido incluílo dentro da categoría proposta.

Porcentaxe de Solo Urbanizable NSP 1995

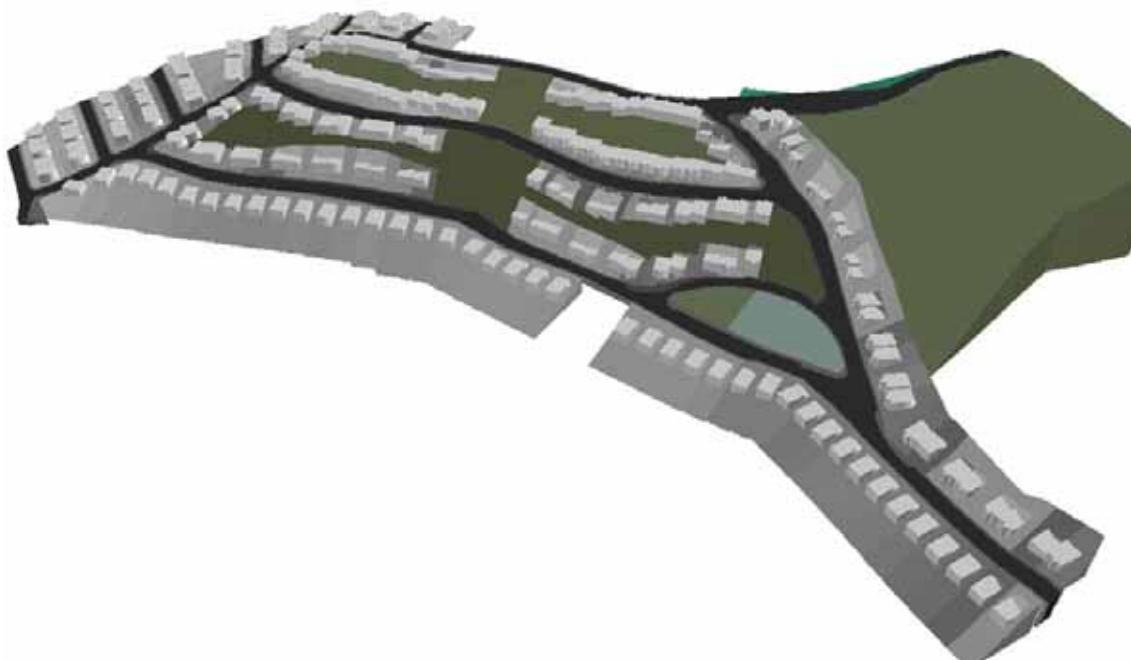


[G88] Gráfico 4.2.09. Clasificación do Solo. NSP 1995.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1995.

O papel do termo municipal de Arteixo dentro da contorna metropolitana é de servir de soporte ao sector produtivo, non en van as melloras infraestruturais xunto coa decisión de construír novas instalacións portuarias non fan máis que ir nesta liña, na que sen embargo teñen cabida outras formas de crecemento periurbano.

A carencia de infraestruturas ferroviarias pode lastrar un crecemento ordenado e sostible do propio concello. Os proxectos de enxeñaría propostos ao longo do século XIX e XX (Nárdiz, 1992) de unión de Coruña e Santiago dende o paso natural pola Dorsal Atlántica que uniría este núcleo con Carballo, xunto co proxecto de trolebuses ao longo da AC-552 poderían servir como antecedentes dunha preocupación certa por comunicar Bergantiños coa capital provincial, cunha orografía certamente difícil.

O rico patrimonio cultural e arquitectónico do concello, hoxe endía en estado de esquecemento, debería ser posto en valor, dada a potencialidade de ordenación que pode xurdir na súa contorna como elementos de cualificación e de calidade de vida capaces de ordenar un crecemento poboacional a carón deles favorecendo a cohesión social e a pertenza a un lugar común dignificado.



O Plan Parcial sobre o SAUR-2 desenvolve unha promoción dun so propietario con 227 vivendas unifamiliares repartidas en tres tipoloxías: illada, pareada e en ringleira, sobre unha superficie de 16 Ha. con orientación sur. O grado de desenvolvemento dos equipamentos públicos é inexistente, e falta por rematar a segunda fase da actuación correspondente á zona máis afastada do campo de golf, co que fai límite polo leste. Como podemos ver, o concello de Arteixo non renuncia a facilitar a promoción deste tipo de vivendas nun área limítrofe compartida cos concellos de Culleredo e A Coruña



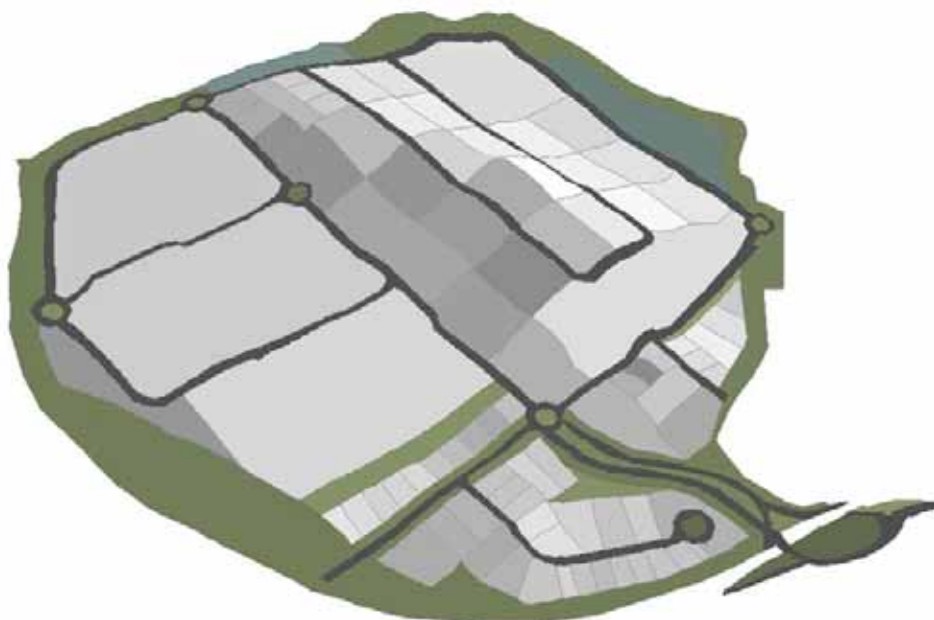


[208] Imaxe 4.2.17. Plan Parcial SAUI-1 (solo industrial).
 Fonte: Elaboración Propia a partir do Plan Parcial do SAUI-1.

O SAU-1 ten unha superficie de 21,78 Ha ocupadas na súa maioría por canteiras en explotación. Ao redor deste solo xa existen pezas inconexas de solo industrial surxidas a raíz da localización do polígono da Grela e do complexo de Aluminios de Galicia SA. O límite leste péchase con solo de protección forestal e cunha liña de alta tensión procedente da central térmica de Sabón. A ordenación se estrutura entorno a un viario de nova creación que atravesa o polígono enlazndoa coa AC-552 en dous puntos. O uso proposto contrasta co que define o plan Busquets para a canteira das Rañas a moi poucos quilómetros de distancia.



[209] Imaxe 4.2.18. Plan Parcial SAUI-1 (solo industrial) plano de ordenación.
 Fonte: Plan Parcial do SAUI-1



[212] Imaxe 4.2.21. Proxecto Sectorial do Parque de Actividades Económicas de Arteixo.
Fonte: Proxecto Sectorial do parque d actividades económicas.

Unha vez máis, son as actuacións extramunicipais as que inciden de maneira directa sobre o territorio municipal. O polígono industrial é froito dun convenio do concello co Instituto Galego de Vivenda e Solo firmado con data 16.07.2001. Para a transformación urbanística do solo clasificado como rústico, dado que é un proxecto sectorial regulado pola Lei 10/1995 de ordenación do territorio, se apoia no artigo 5.2 e 5.3 do Decreto 80/2000 que desenvolve a citada lei.

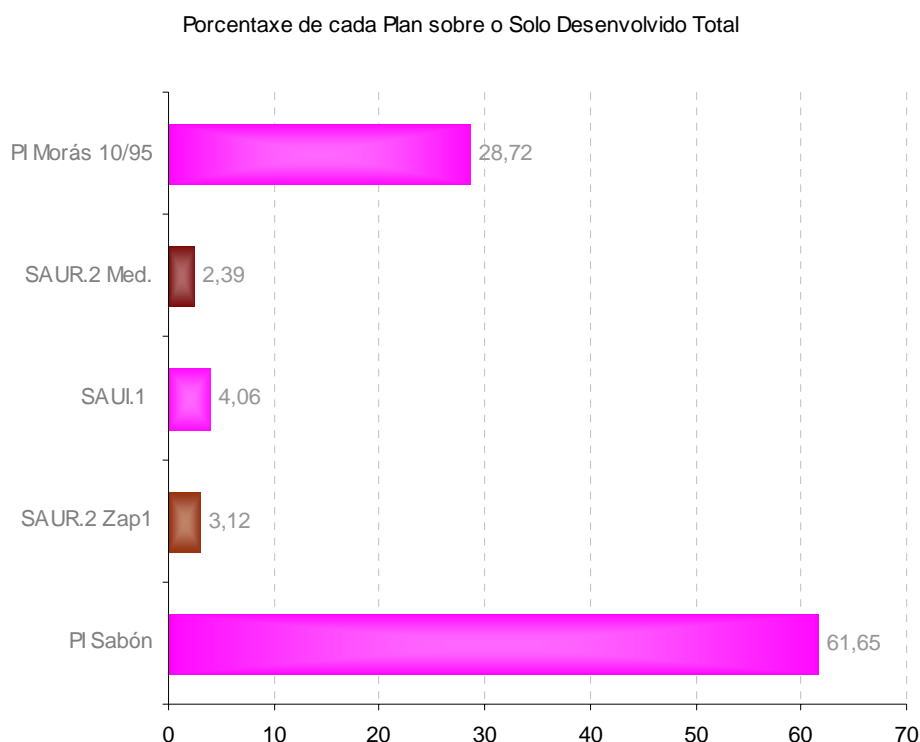
A superficie neta do polígono ascende a 147,97 Ha, das que o 57% será ocupada pola edificación, cunha edificabilidade total de 811.472 m², polo que o índice de edificabilidade non superará o 0,6 m²/m². O reparto entre parcelas industriais e terciarias é do 57,39% para as primeiras e 42,61% para as segundas.

Ao proxecto sectorial lle foi requirido un estudo anexo de comportamento do tráfico unha vez se executase, dando como resultado que as variacións sobre o sistema viario serían mínimas, co nivel de servizo “D” da AC-551, estrada que une a rotonda de Sabón coa AG-55 Coruña-Carballo, igual que o existente na actualidade. O número de prazas de aparcadoiro previstas ascende ás 11.927, polo que as previsións de 8.678 vehículos³⁰² no citado enlace pode ser escaso.

Respecto ás zonas verdes, estas ocupan situacións de borde con forte pendente e funcionan como reserva para futuras ampliacións dos viarios máis que como propios espazos libres.

³⁰² Valores aportados polo propio proxecto sectorial.

Xa para rematar, presentamos o gráfico 4.1.10 que engloba os ámbito propostos de planeamento, cun sector produtivo que acapara o 94% das actuacións, no que a maior parte foi proposta dende fora do planeamento, como fenómeno extramunicipal.



[G89] Gráfico 4.2.10. Porcentaxe de cada planeamento de desenvolvemento sobre o total desenvolvido.
Fonte: Elaboración Propia.

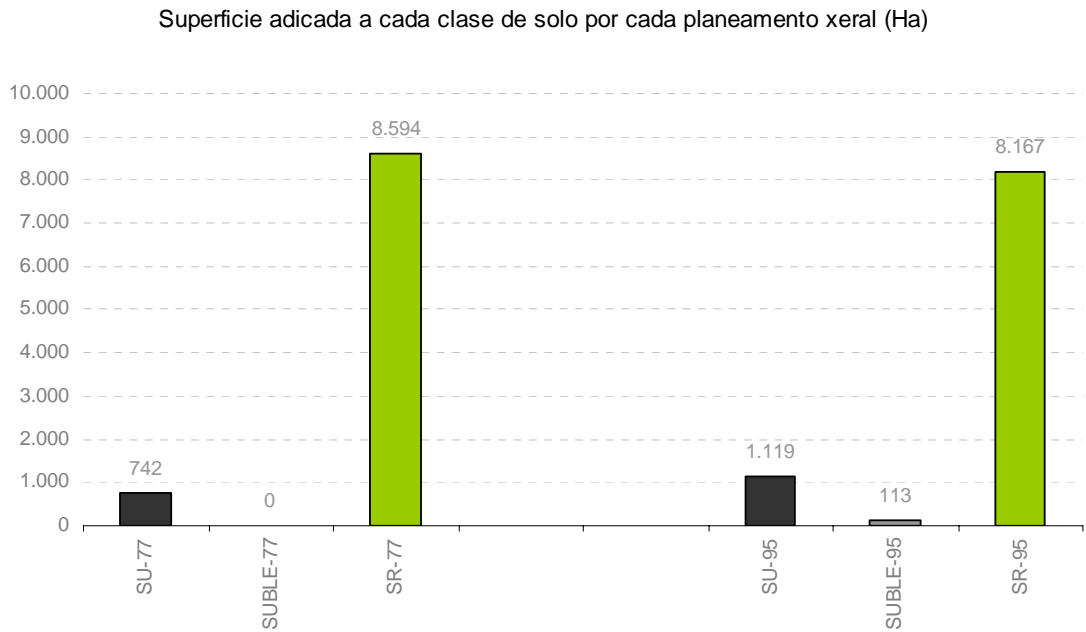
É de esperar que as novas actuacións en Punta Langosteira para a culminación dunha nova terminal de mercadorías marítimas, traia aparelado todo un sistema loxístico ao redor dela que transforme definitivamente o val de Suevos, pechando así a única zona de contacto entre os termos municipais da Coruña e Arteixo que permanecía case intacta dadas as peculiaridades orográficas.

Estas novas condicións de uso, son apoiadas polas propostas de dotar de accesibilidade toda esta zona a través da AG-55, como puidemos ver no Plan Sectorial Viario e no Plan Arterial da Coruña no anterior capítulo.

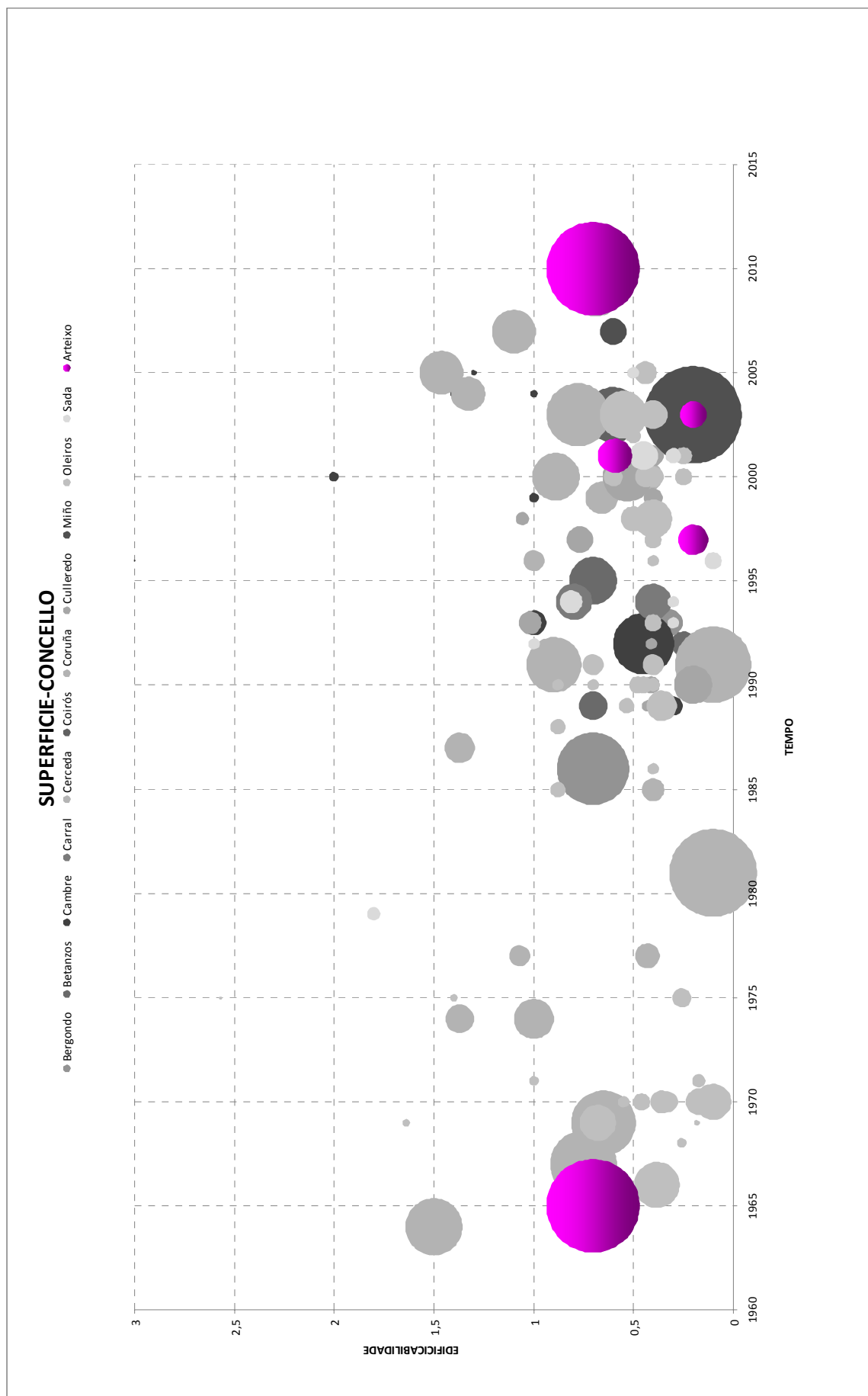
Botando unha ollada sobre o planeamento, debemos apuntar que fora das actuacións extramunicipais, o consumo de solo se produce dentro dunhas marxes de contención razoable. De feito, as delimitacións para novas transformacións do solo supoñen os valores máis baixos de toda a primeira coroa. Compre sinalar que gran parte de este solo non foi obxecto de tramitación, recaendo o peso das accións urbanizadoras no propio solo urbano.

Porén, o aumento da clase de solo urbano (gráfico 4.1.11) estanos a indicar a existencia de procesos de transformación do solo rústico de maneira directa sen pasar ao estado intermedio de urbanizable. Esta transformación recae principalmente no solo localizado no medio rural, o

cal foi obxecto dunha grande transformación nos vinte anos de vixencia das DSU, favorecendo a dispersión da vivenda, de tipoloxía unifamiliar illada.



[G90] Gráfico 4.1.11. Superficie adicada a cada clase de solo polos sucesivos planeamentos.
Fonte: Elaboración Propia.

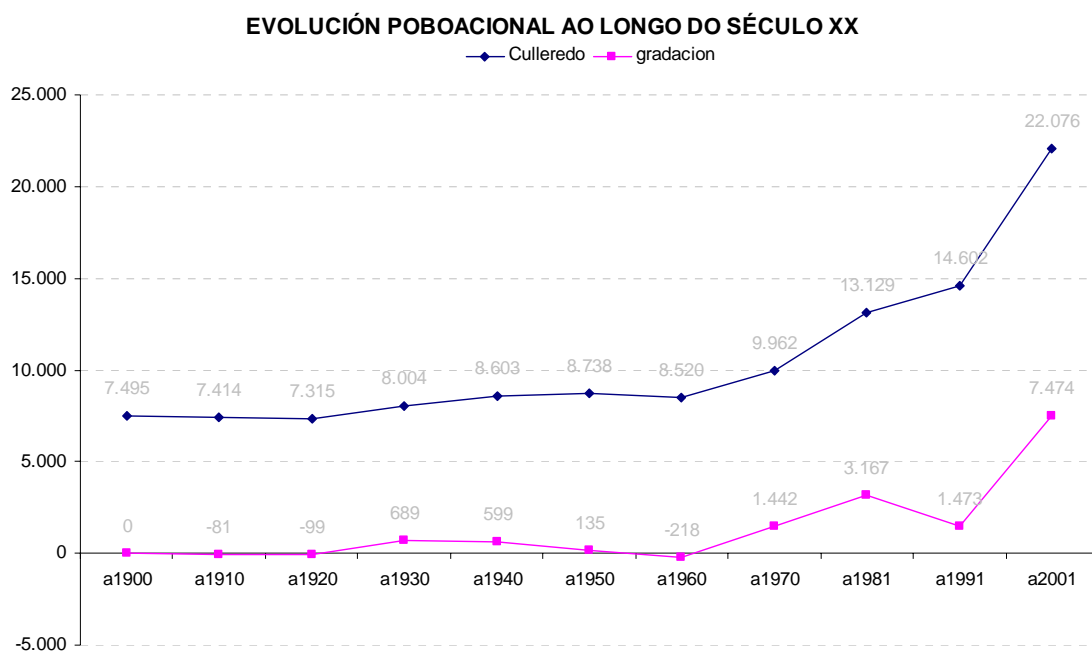


[G91] Gráfico 4.2.12. Planeamento de Desenvolvimento de Arteixo sobre o total da Área Urbana.
 Fonte: Elaboração Propia.

4.3. COLMATACIÓN DA RÍA DO BURGO MEDIANTE UNIDADES DE ACTUACIÓN-EXECUCIÓN DOS BALEIROS URBANOS DELIMITADOS NO PLAN XERAL DE CULLEREDO DE 1970.

Sobre o concello de Culleredo se desenvolveu toda unha casuística urbanística de gran interese para comprender o funcionamento actual do mesmo. Teremos oportunidade de analizar cada unha das etapas que configuraron o conglomerado urbano, non exentas de contradicións. Foi dos primeiros concellos da comarca que contou con plan xeral³⁰³, se levaron actuacións extramunicipais de profundo calado, pero ao mesmo tempo conta con capacidade para xestionar un gran volume de expedientes relacionados co urbanismo local, representa o crecemento natural da cidade central concentrando as actuacións na cara norte do termo municipal e aos marxes das estradas principais e ata fai poucos anos contaba cun territorio de forte tradición rural na meirande parte do mesmo, do que aínda é testemuña o rico val de Ledoño bañado polo río Valiñas.

4.3.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL



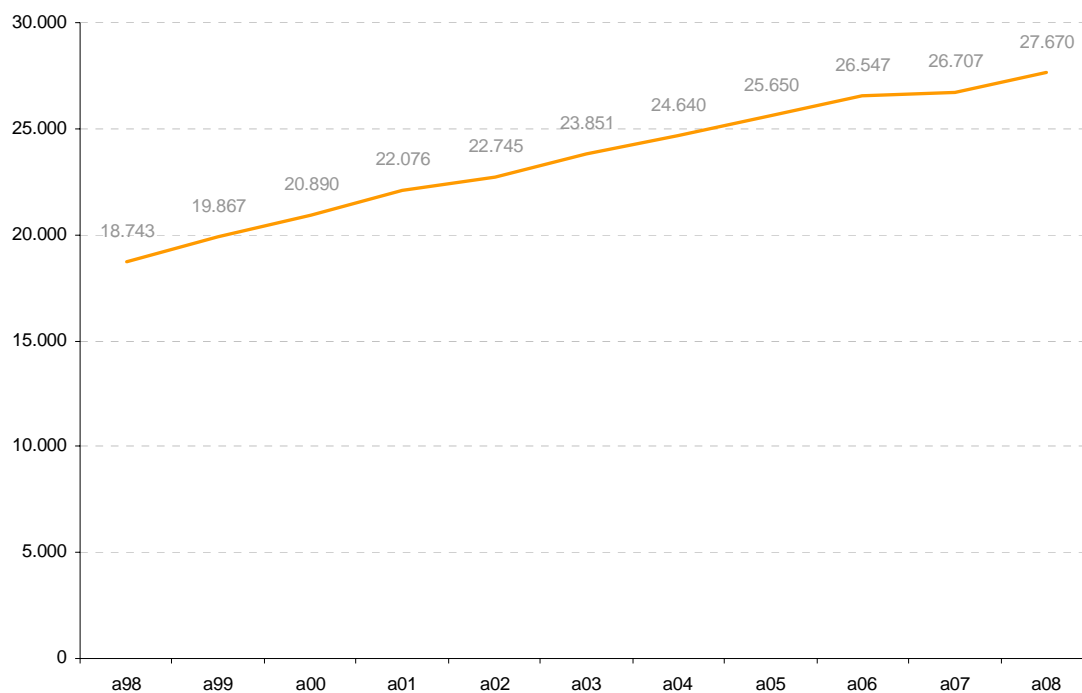
[G92] Gráfico 4.3.01. Culleredo: evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

Como podemos observar no gráfico adxunto (4.3.01), compre sinalar dúas etapas de crecemento. Na primeira, se produce un arranque que empeza na década dos sesenta, pero que ten un pulo decisivo na década dos setenta, xa construído o Polo de Desenvolvemento Industrial da Coruña, do que Culleredo forma parte. A segunda fase, empeza a década posterior, cun período de reaxuste ata que aproba o novo plan xeral do ano 1987, momento no que se produce a explosión inmobiliaria no concello e o crecemento en números absolutos de

³⁰³ Ao respecto véxase o artigo de José María García Pablos Ripoll "Situación de los Documentos de Ordenación Urbana en Galicia" en Ciudad y Territorio. 1975 ½ Galicia, Páx 137-147).

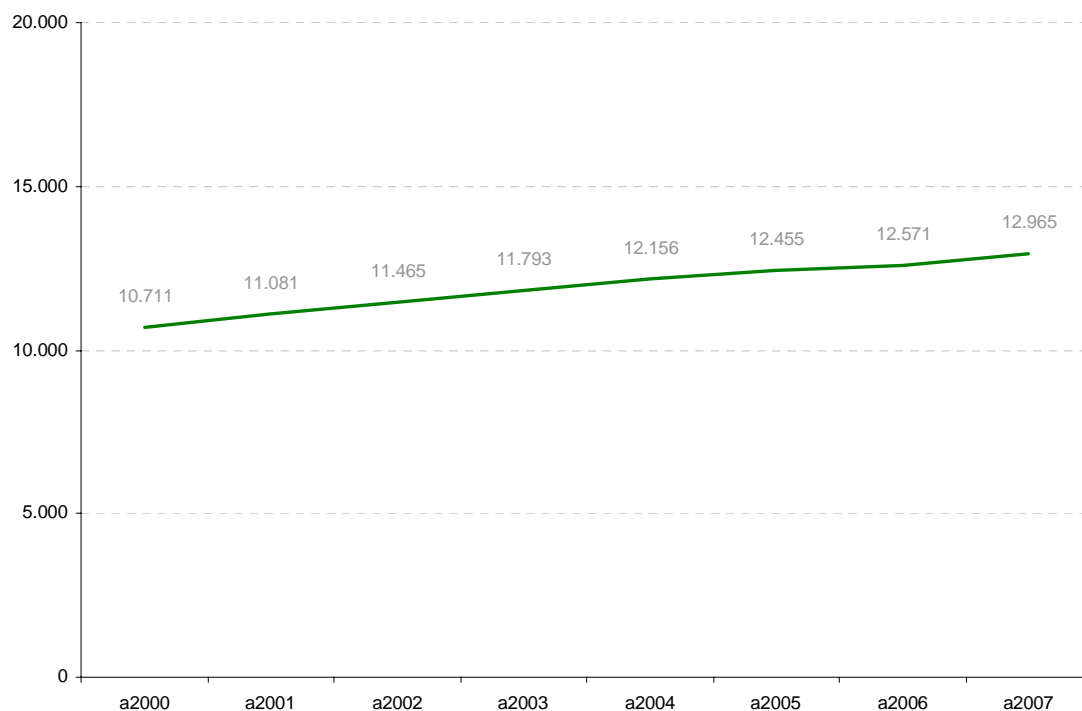
máis de 7.000 persoas na década dos noventa, cun montante parcial –desa década- que dobra o número de habitantes que tiña o concello a principios de 1900.

Poboación 1998-2008



[G93] Gráfico 4.3.02. Evolución poboacional 1998-2008.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

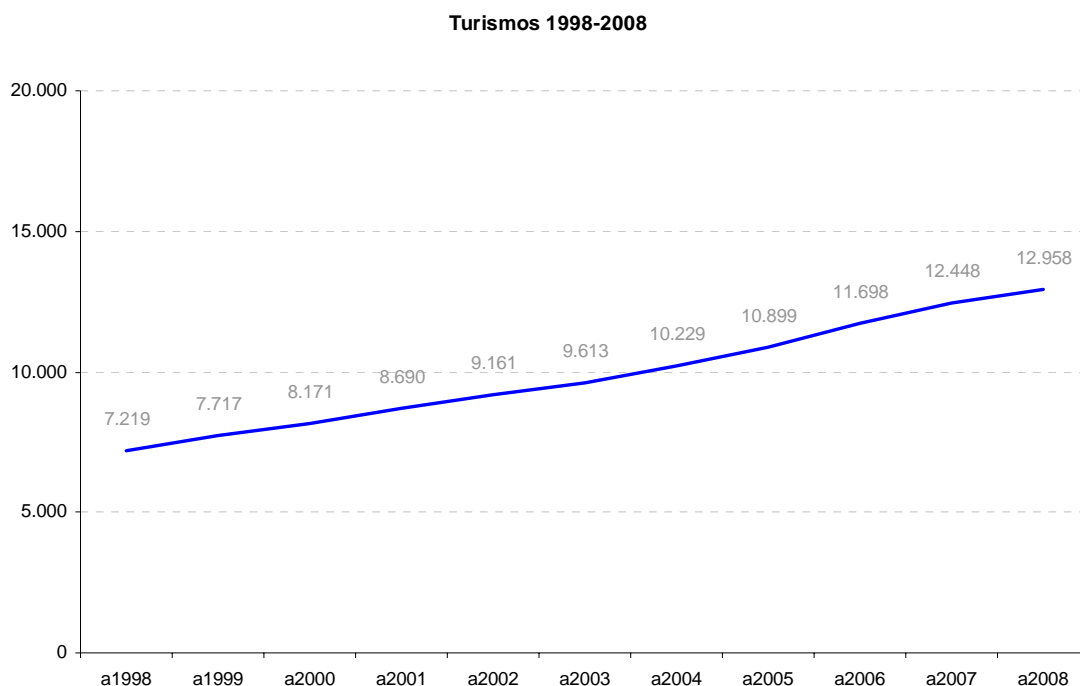
Parque de Vivendas 2000-2007



[G94] Gráfico 4.3.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O aumento poboacional continúa na primeira década do século XX, localizado sempre sobre as parroquias máis próximas á cidade da Coruña. A porcentaxe total foi do 47%, pasando dos 18.743 habitantes a 27.680 nun período de algo máis de dez anos, en progresión aritmética case constante e similar aos concellos da primeira coroa (Arteixo, Cambre e Oleiros).

O incremento de vivendas foi algo máis moderado, cunha taxa porcentual do 21%, pasando de 10.711 vivendas a 12.965 dende o ano 2000 ao 2007³⁰⁴. O groso das 2.254 vivendas foi construído nas parroquias de Rutis, e O Burgo, situadas como diciamos no borde norte do concello.



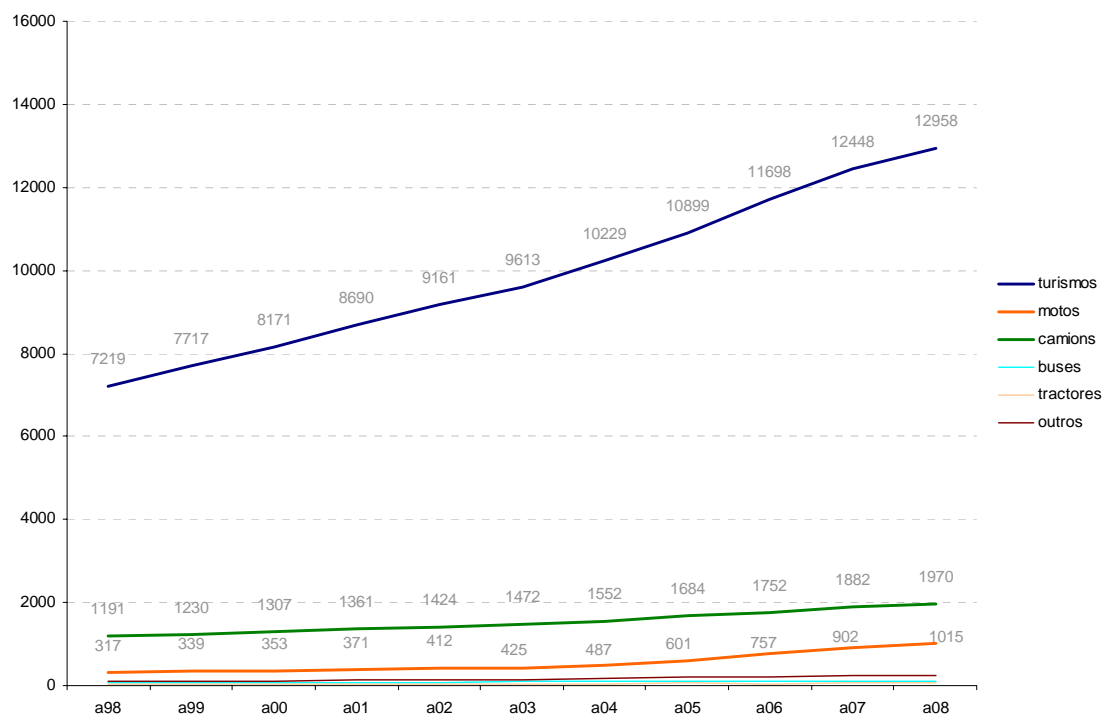
[G95] Gráfico 4.3.04. Evolución do Parque Automobilístico. 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O parque automobilístico experimentou unha forte suba de case o 80% entre os anos 1998 e 2008, chegando case a alcanzar o número total de vivendas para ese ano. Este dato estanos a indicar o rápido nivel de motorización alcanzado no concello en tan so unha década que pasou de 385 a 468 vehículos por cada 1.000 habitantes entre os anos 1998 e 2008.

A estes valores, podémolle engadir a evolución ascendente do número de turismos fronte aos outros vehículos de tracción mecánica para o mesmo período de tempo (gráfico 4.3.05). Valor que en números relativos permanece constante ao redor do 80%. Estes datos son coincidentes co concello de Arteixo, malia existir unha clara diferenza na cualificación do solo.

³⁰⁴ Último ano do que se puideron extraer datos actualizados.

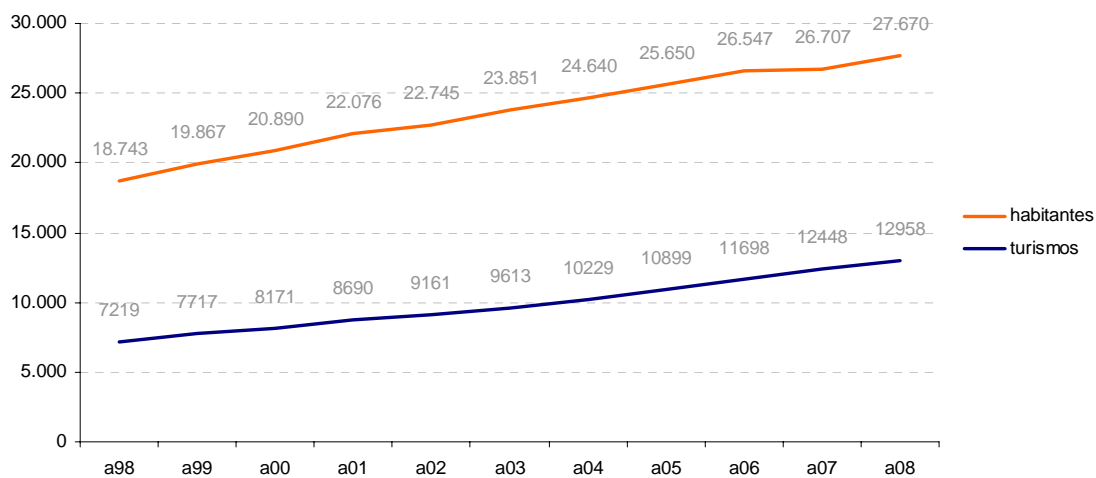
Vehículos a Tracción 1998-2008



[G96] Gráfico 4.3.05. Evolución do número de vehículos durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

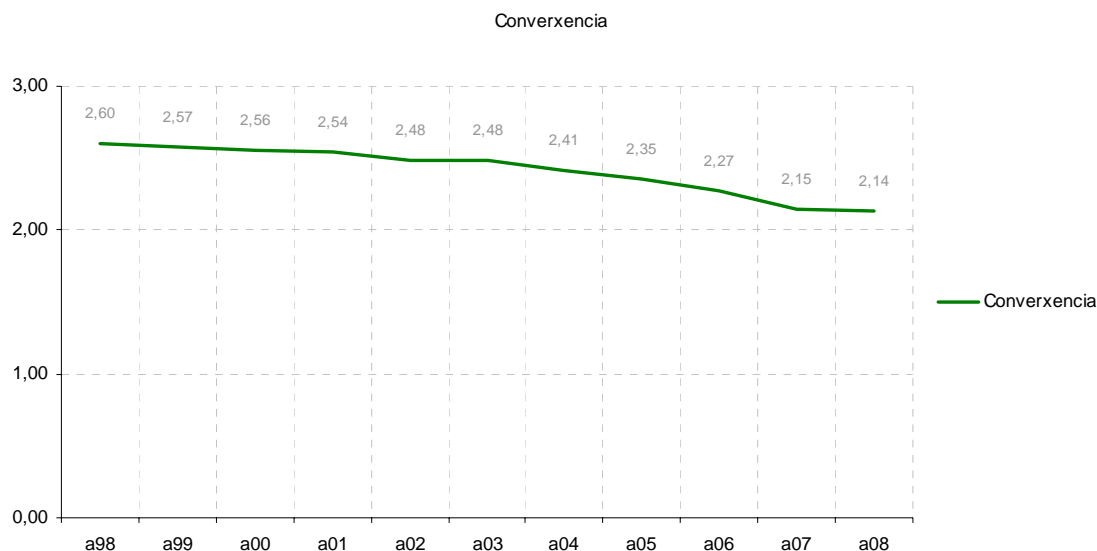
En efecto, se comparamos os valores de habitantes fronte os de turismos, estes aumentaron un 8% o seu peso fronte os primeiros. Valores, unha vez máis coincidentes co resto de concellos da área metropolitana. Compre sinalar que pese a non ser unha situación que se dea en exclusiva nesta década, si é necesario subliñar o nivel acadado ata o de agora, que acentúa o nivel conxectivo da cidade herculina.

Comparativa Habitantes Vs Turismos 1998-2008



[G97] Gráfico 4.3.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O **índice de converxencia** para o concello de Culleredo, se aproxima máis ao da capital provincial que a outros concellos da súa contorna, pasando de 2,60 a 2,14, explicado en parte pola tipoloxía residencial predominante de vivenda colectiva (Fariña, Pozueta; 2002). Pese a non chegar ao nivel dos concellos da súa contorna non podemos esquecer que nos está a indicar a rápida motorización da poboación que utiliza o vehículo particular como único medio de transporte nos seus desprazamentos.



[G98] Gráfico 4.3.07. Índices de Converxencia 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

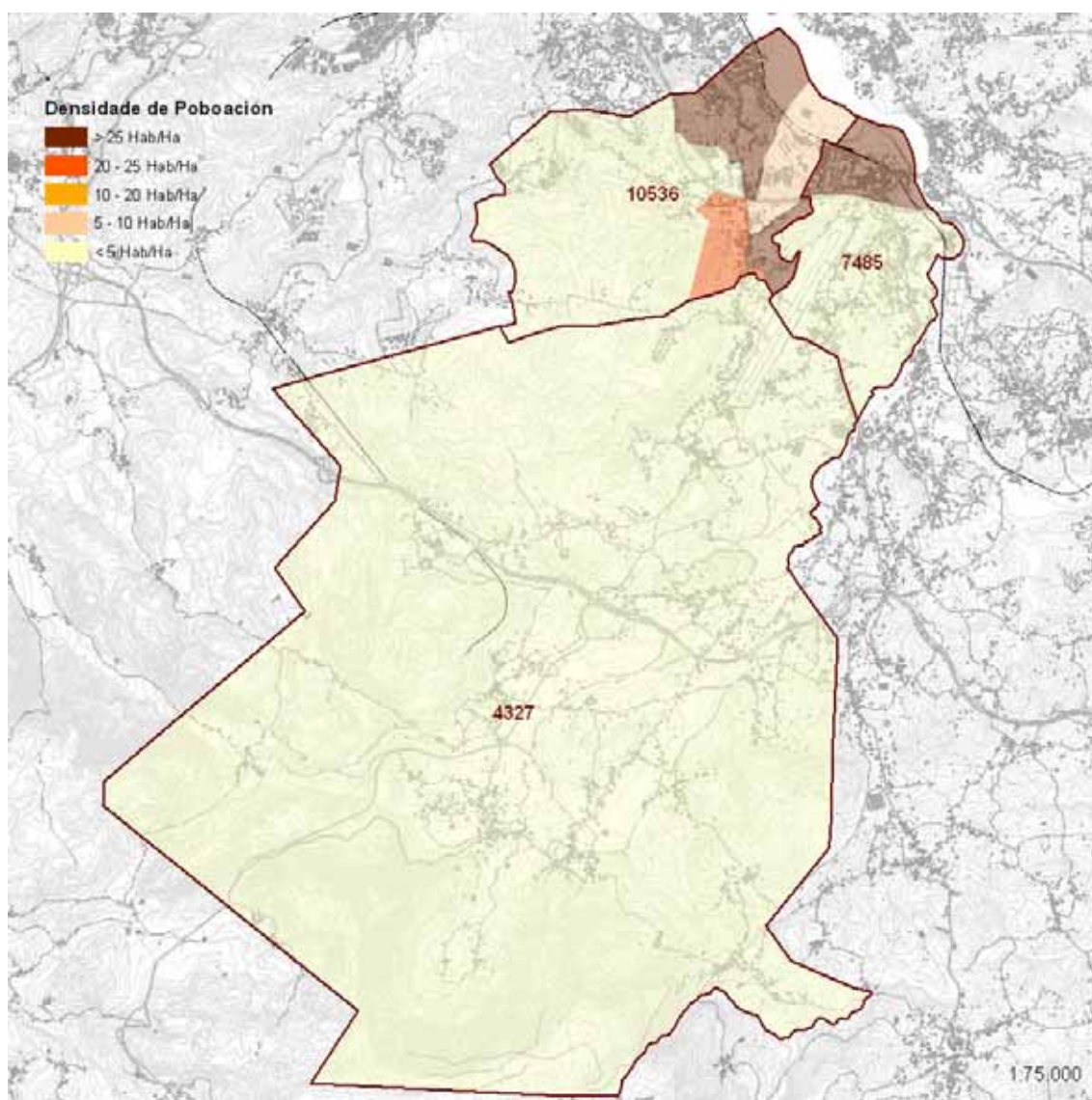
A política de aperturas de novas vías, xunto con outras medidas que propoñen os plans estudados no capítulo tres³⁰⁵, poderá restear en parte a saturación das vías de acceso á cidade central. Ao marxe doutros factores, so durante algún tempo de difícil estimación. Sen embargo, as proxeccións de crecemento dos concellos limítrofes en tódolos casos estudados son sempre positivas, e de cumprirse, traerán aparelados subas porcentuais máis elevadas no número de turismos que demandarán maiores ofertas viarias.

O interese deste traballo, se centra na consecución de medidas alternativas viables que poidan competir co uso do transporte privado. O debate proposto está no modelo de desprazamento elixido e nas consecuencias urbanísticas, mais tamén territoriais, que esa elección supón.

Por iso, resulta un paradoxo á vista dos datos aportados, a nula utilización do sistema ferroviario actual tanto para as conexión centro-periféria como dotar de acceso aos polígonos industriais de Pocomaco e A Grela. A data de hoxe, non existe ningún estudo sobre a ampliación da rede ferroviaria aos polígonos do Espírito Santo, Bergondo, Sabón e Morás (en construción), así como de accesibilidade aos núcleos máis habitados; Meicende, Arteixo, O Burgo-O Temple.

³⁰⁵ Plan Sectorial Comarcal da Rede Viaria dos Concellos de A Coruña, Arteixo, Cambre, Culleredo Oleiros, Bergondo e Sada, Plan Director de Estradas, Plan Arterial da Coruña, Plan Move.

Ocuparémonos deste punto no seguinte capítulo da tese no que estudaremos o sistema de transportes e mobilidade tanto da cidade central como do resto da área urbana.



[213] Imaxe 4.3.01. Seccións Censais Culleredo: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Das once parroquias do concello de Culleredo, unicamente tres; Rutis, O Burgo e Almeiras, poden ser clasificadas como urbanas. A concentración da poboación ao redor das estradas de acceso á cidade posibilita un campo de acción no deseño do transporte público máis doado que noutros concellos con índices de dispersión máis elevados. Porén, este deseño non está exento de dificultades dada a forma adoptada para a configuración da cidade.

O continuo poboacional so se interrompe pola localización da Universidade Laboral construída nos anos sesenta e as instalacións deportivas anexas que supoñen un elemento de centralidade complementario aos puntos históricos da zona (Igrexas de Santiago do Burgo, Santa María de Rutis e Acea³⁰⁶ da Ma).

³⁰⁶ Entre outras, a acepción de Acea se corresponde coa de muíño. Este, ten a súa característica principal en que é un muíño de marea, inda que tamén aproveita o leito do río Trabe. podemos atopar outro muíño de similares características preto da localidade de Muros, na ría do mesmo nome.

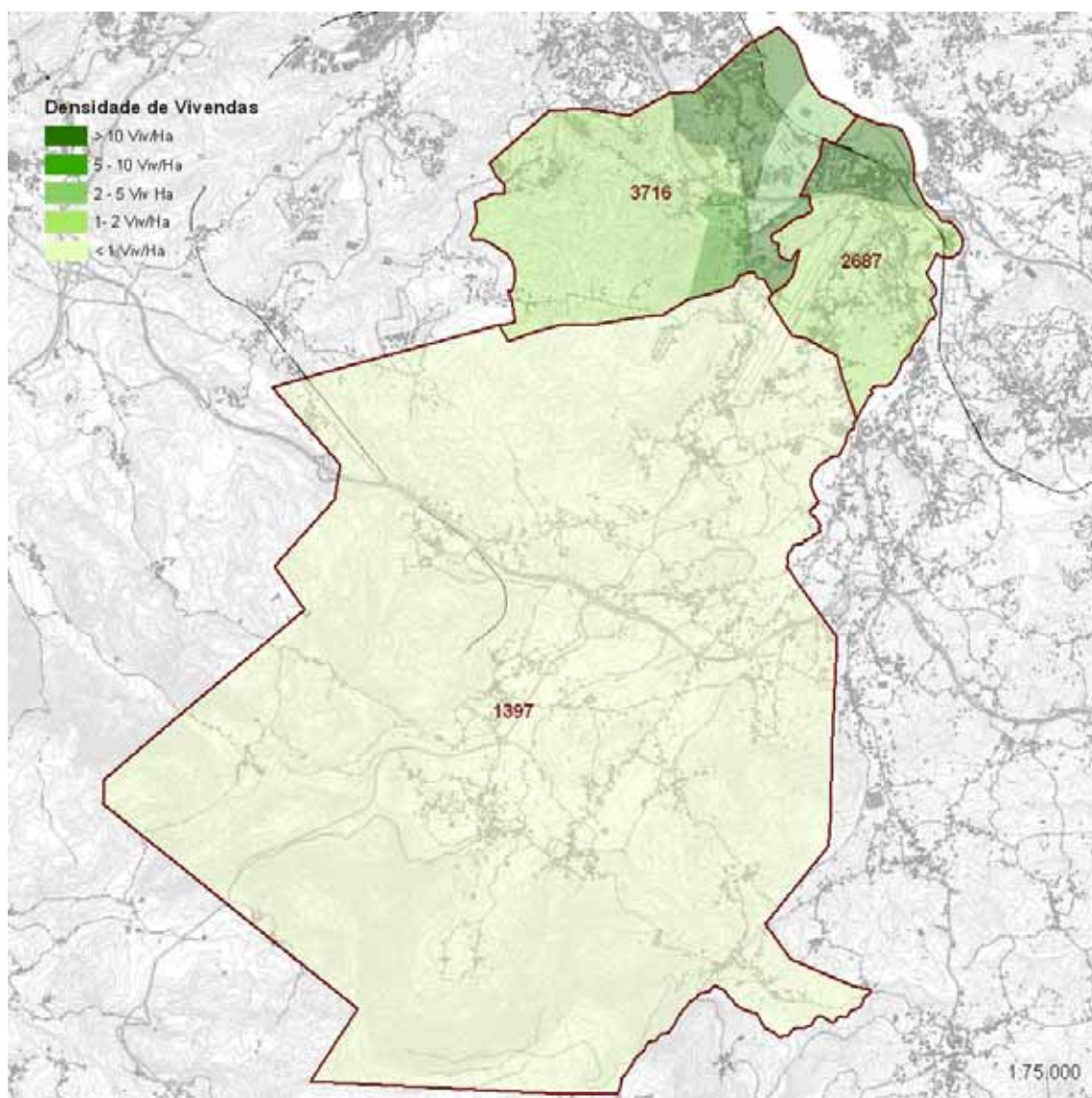


[214] Imaxe 4.3.02. Universidade Laboral e Equipamentos Deportivos.
Fonte: Google Maps

Os procesos migratorios positivos, favoreceron o crecemento en tipoloxía de bloque unifamiliar ao longo da AC-211 e tamén a N-550. A construción da autoestrada AP-9 serviu como límite ao continuo urbano. Os antigos asentamentos, na imaxe o núcleo rural de Cordeda, aparecen rodeados de novas construcións en altura.

O ámbito da Universidade Laboral e máis dos campos deportivos anexos, aparecen como espazo de lecer dentro do entabado urbano. O río trabe ao seu paso, configúrase como elemento ordenador do asentamento de Acea da Ma contiguo ao núcleo do Burgo. Pola esquerda da imaxe, aparece a travesía de Vilaboa (Nárdiz, 2008) e a actuación urbanística de Cordeda cunha tramitación do plan parcial que empezou a finais dos anos setenta e obtivo aprobación definitiva da Comisión Superior de Urbanismo o 18.12.1981. Sen embargo, a súa xestión dilatouse no tempo, e non foi ata os anos noventa que se materializou.

Os desenvolvementos urbanísticos teñen o seu contrapunto coa formalización de dous plans especiais PE-1 e PE-2, tamén a principios dos anos noventa que cumprían o obxectivo perseguido no PXOU de 1970 de apertura da ribeira mariña da Ría do Burgo gañada ao mar como espazo público de lecer.

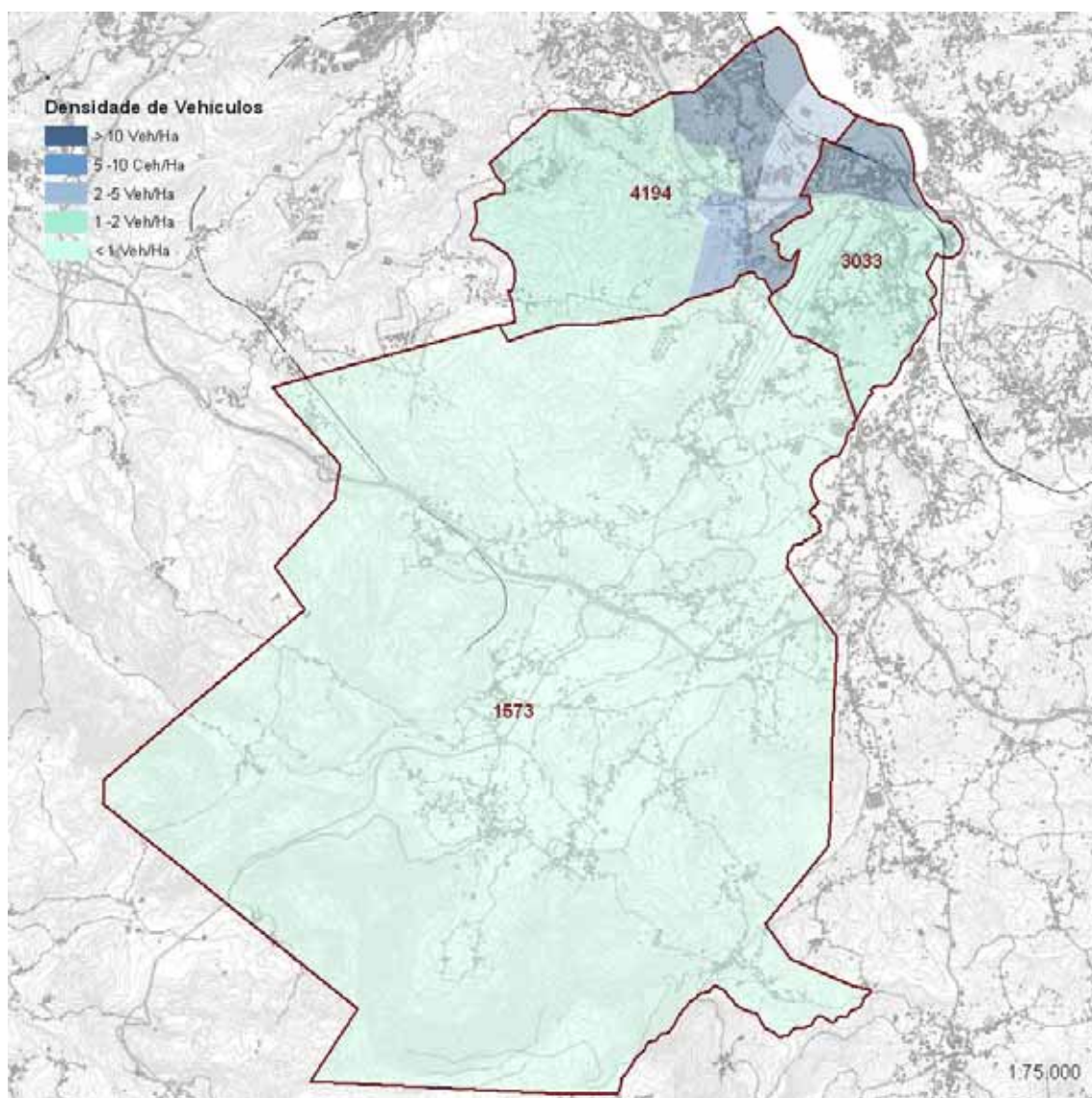


[215] Imaxe 4.3.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

En canto ao número de vivendas podemos incidir nos mesmos aspectos que no punto anterior, cunha concentración que se da na parte norte do concello asimilada a vivenda colectiva en bloque ou mazá pechada que contrasta no resto do concello con vivenda unifamiliar illada vinculada a terras de labor na maioría dos casos. As promocións de vivenda unifamiliar, en calquera dos seus grupos, se sitúan nunha franxa intermedia que ocupa os límites da expansión urbana.

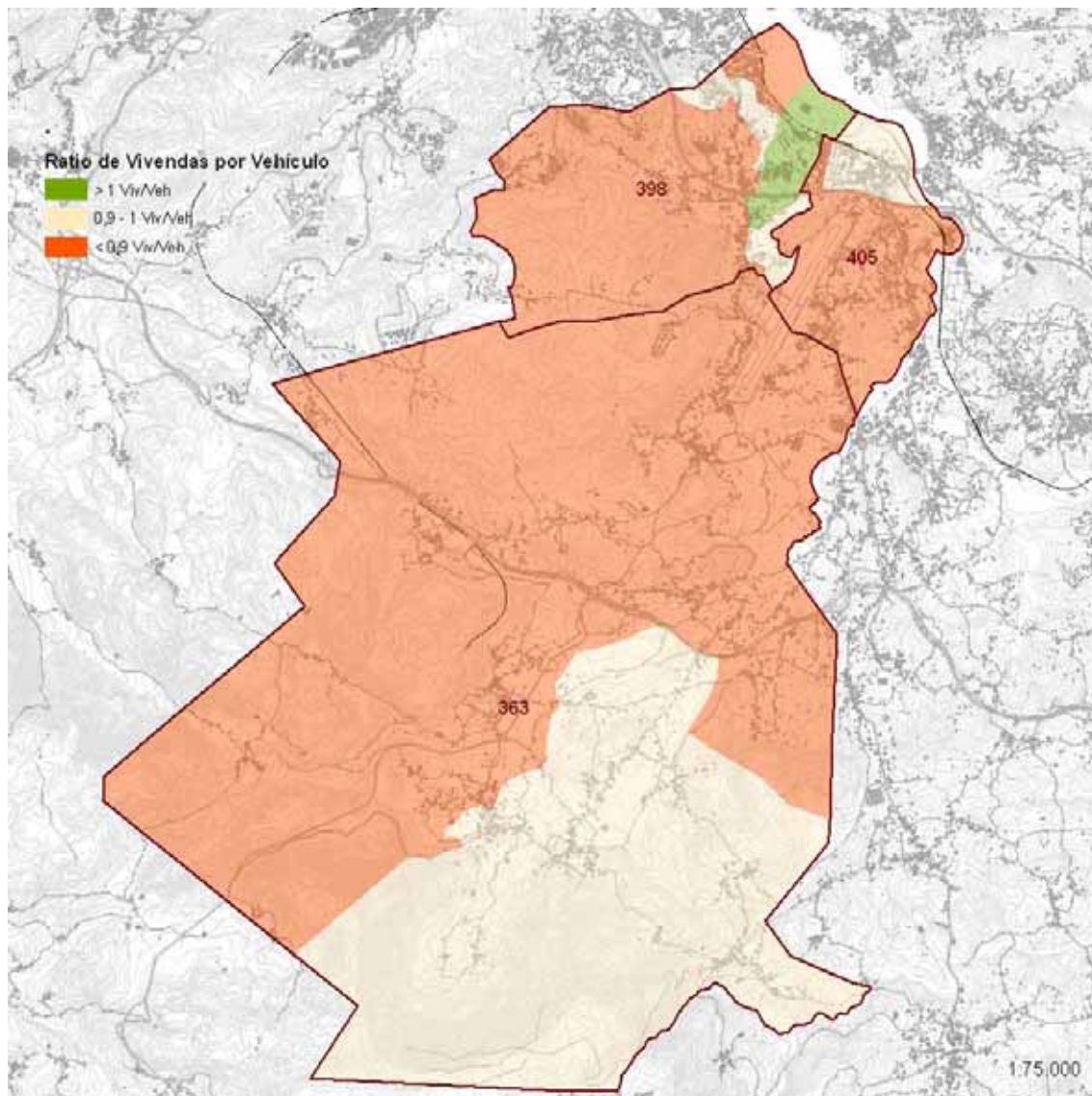
Coma no caso anterior, non debemos esquecer o equipamento supramunicipal asentado en Acea da Ma, que divide en dous a masa edilicia. Compre facer referencia tamén á infraestrutura de comunicacións aeroportuaria, que ocupa unha notable superficie da parroquia de Almeiras. A construción do aeroporto entre 1955 e 1959 non impediu a posterior transformación da ladeira norte, inicialmente utilizada como asentamento industrial³⁰⁷, nun barrio residencial de alta densidade.

³⁰⁷ Cros SA. A instalación desta industria química no fondo da ría do Burgo foi consecuencia do plan do ano 40 de converter ese espazo nun área de forte implantación industrial similar ao que acontecera na ría do Nervión ao seu paso por Bilbao.



[216] Imaxe 4.3.04. Seccións Censais: Densidade de Tuisms ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Se atendemos ao número de vehículos por hectáreas, estes se localizan nos barrios máis densamente poboados. Ao igual que acontece cos concellos de Cambre e Arteixo, o termo municipal de Culleredo se atopa atravesado por infraestruturas de alta capacidade que rexistran valores desiguais en canto ao seu uso. En primeiro lugar, a autoestrada AP-9 utilizada principalmente como vía de longa distancia. Recentemente forma parte do entorno metropolitano grazas á supresión do peaxe da Barcala, o que non impide que se formen dificultades circulatorias no entronque desta vía coa avenida Alfonso Molina no nodo das Cernadas. O límite que supuña a autoestrada como elemento de contención da expansión urbana, foi fracturado no punto de conexión a distinto nivel coa estrada N-550 na travesía de Vilaboa, onde a mancha urbana se estende cara o sur ata as confluencias dos ríos Trabe e Castro. As difíciles condicións topográficas e a presenza do aeroporto paralizan polo de agora unha colonización das áreas altas do monte Runs. En segundo lugar, a autovía A-6, con baixos niveis de IMD está sendo obxecto de colonizacións selectivas por parte do sector produtivo.



[217] Imaxe 4.3.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

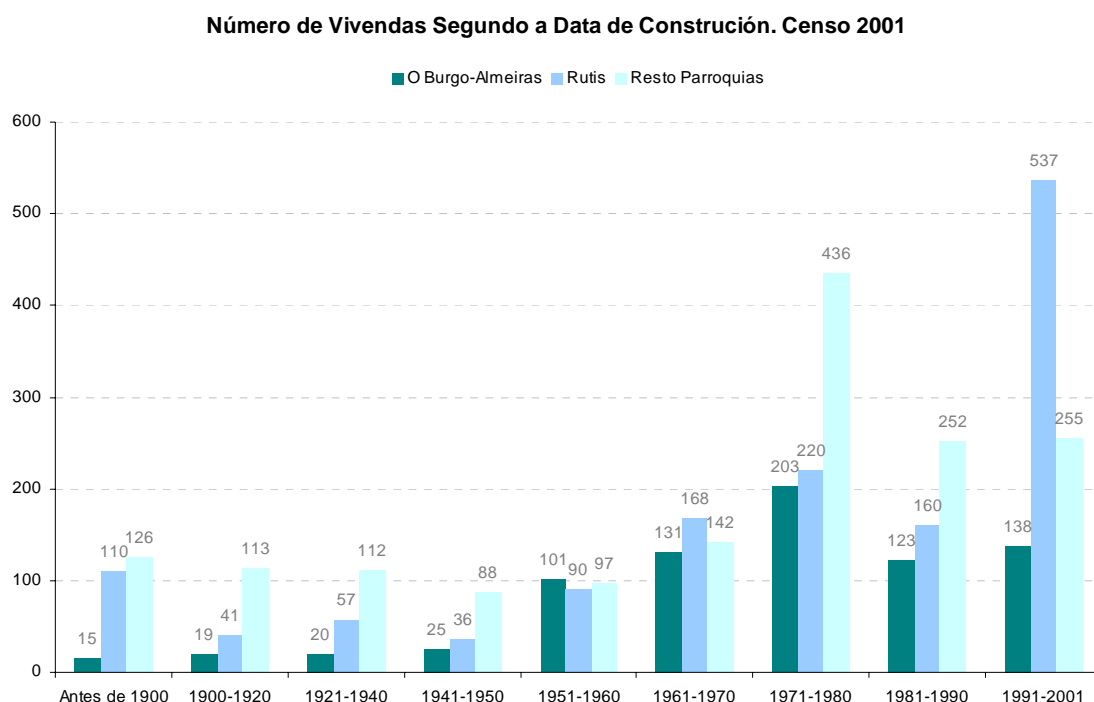
A imaxe 4.3.05, podería ser un bo resumo do que vimos de analizar. Cunha situación de illa de baixa densidade localizada na contorna da Universidade Laboral, rodeada dun crecemento nos tres indicadores estudados.

Na imaxe podemos observar tres franxas rodeadas de cor vermello, que indican zonas dun relativo equilibrio entre o número de vehículos e o de vivendas, xa que estas zonas foron as que sufriron un proceso de transformación máis longo.

Porén, a cor que máis claramente aparece é a vermella, que indica zonas de baixa densidade pero cun número maior de vehículos que de vivendas en proporción superior ao 10%. Coincidente con zonas propias de vivenda unifamiliar con varios vehículos por fogar.

4.3.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

O Concello de Culleredo caracterízase por ser depositario da continuidade urbana da Coruña ata o límite coa parroquia do Temple xa no concello de Cambre. En efecto, tal e como puxemos de manifesto, son as parroquias do norte; Rutis e O Burgo, as que conforman o tecido urbano municipal. Isto non quere dicir, que o resto do concello teña permanecido nun limbo urbanizador. Ben ao contrario, como podemos observar no gráfico 4.3.08 a produción de vivenda se dispara a partires do último terzo do século pasado, especialmente na zona rural do concello, con tipoloxías residenciais de vivenda unifamiliar, en parte cuberta pola aprobación do Plan Xeral a principios da década dos setenta.



[G99] Gráfico 4.3.08. Culleredo: número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

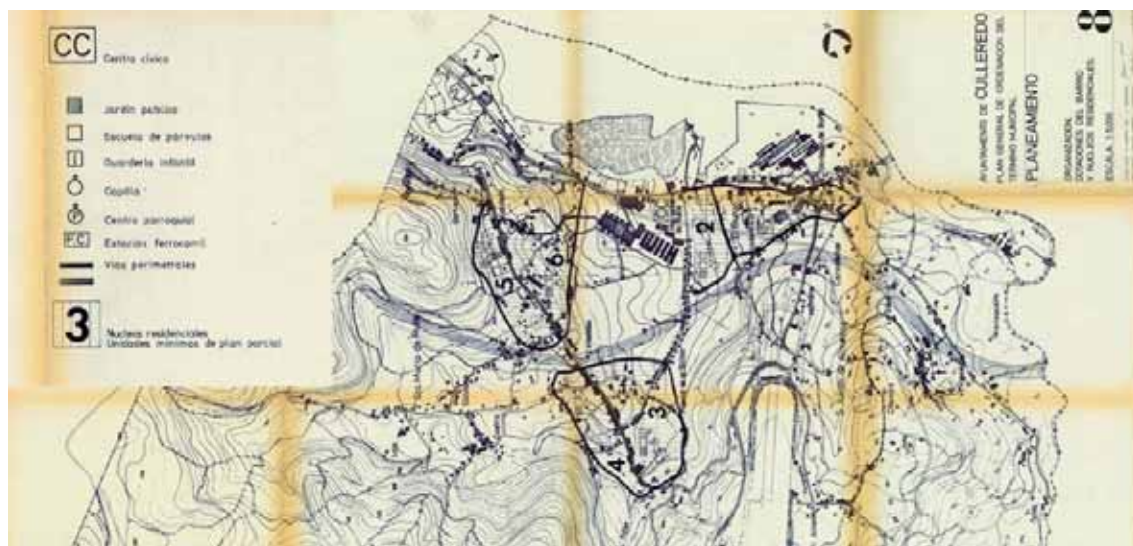
Será coa aprobación do segundo Plan Xeral, en 1987, cando se poñan en marcha as actuacións tendentes a ofertar vivenda colectiva a un prezo competitivo con respecto á cidade herculina. En efecto, o desbloqueo do Plan Parcial de Cordeda, cunha excesiva tramitación que arranca dende finais dos anos setenta, posibilita a colonización da falda norte do Monte Alfeirán, ata as proximidades da AC-211, enlazando os núcleos de Fonteculler, O Portazgo e Acea da Ma, e relegando a unha posición de ostracismo os vellos asentamentos rurais, do que nun paradoxo extremo, se toma o seu nome. Esta forma de actuar, non resulta nova³⁰⁸, senón que posúe ampla tradición na historia recente da cidade, e mesmo hoxe en día se segue a practicar coma único método válido de crecemento en poboados que tras unha lenta agonía son destruídos para eliminar a degradación permanente das súas estruturas en desuso, coma no caso da Cubela ou recentemente do Vioño.

³⁰⁸ Peruleiro, Lavañou, Nelle, Agrela, Avedra, Castiñeiras, Etc. Tal e como citan González Cebrián e Gallego na revista Ciudad y Territorio ½ de xuño de 1975.

A. O PLAN XERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1970.

No ano 1970, o concello de Culleredo tiña unha poboación de 9.962 habitantes, sendo despois de Cambre, o municipio con menor número de habitantes da primeira coroa. Isto non foi óbice para que se presentase o primeiro PXOU da comarca sen contar á capital provincial. Viña firmado polo economista Álvaro Nieto y Álvarez Uría e o arquitecto José Manuel Gallego Jorreto. O devandito plan seguiu a tramitación³⁰⁹ legal correspondente á Lei do ano 1956, e foi finalmente aprobado pola Comisión Provincial de Urbanismo o 02.04.1970.

O diagnóstico do plan concluíra que a zona norte era a que estaba a experimentar unha maior presión edificatoria dada a súa accesibilidade e proximidade ao termo municipal da Coruña. O ordenamento do plan tentará de organizar este crecemento ao redor dos núcleos existentes e das travesías compostas principalmente por fileiras de casas unifamiliares de unha ou dous plantas como acontecía noutros puntos próximos ás aglomeracións urbanas (Nárdiz, 2008).



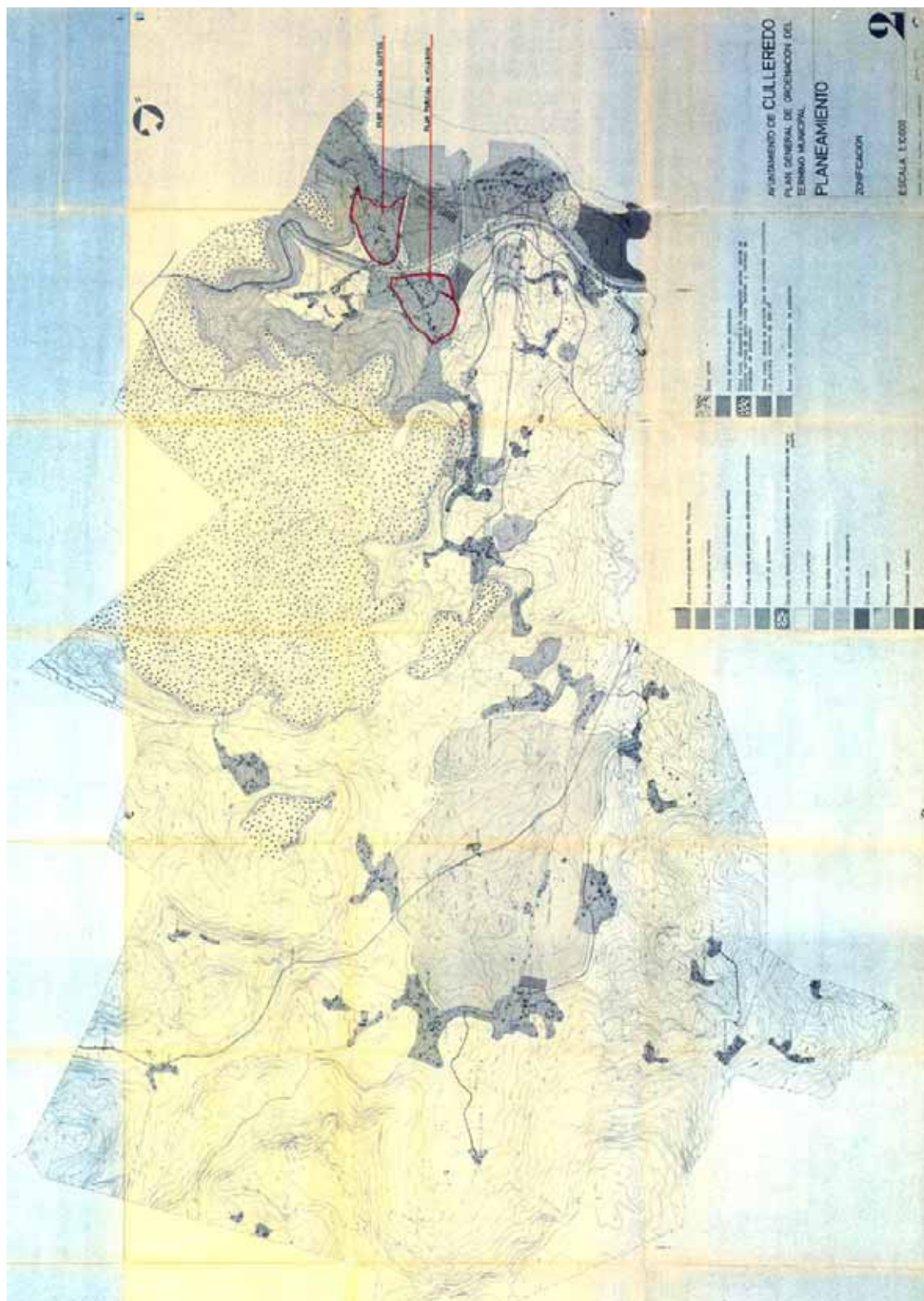
[218] Imaxe 4.3.09. Distribución dos seis núcleos principais, Centro Cívico e outros equipamentos de Barrio.
Fonte: plano 8 de Ordenación: Dotacións de Barrio. PXOU 1970.

Esta ordenación proposta respondía a criterios de compacidade, ordenando o chan mediante solo urbano distribuído en tres pezas, todas elas pendentes de plan parcial. A terminoloxía é confusa, pois un solo urbano, segundo a lei do solo de 1956, tiña esgotada a liña de planeamento e se rexería por ordenanzas propias do solo urbano. Sen embargo, o criterio do equipo redactor foi diferenciar esta clase do solo de reserva urbana, propiamente urbanizable, localizado en Cordeda e na zona norte do Burgo.

O solo urbano pendente de plan parcial dividíase en tres zonas, cada unha composta por dous núcleos residenciais que abarcarían os equipamentos locais. A unión das tres zonas conformarían o Barrio, o cal dispuña do equipamento xeral chamado Centro Cívico, composto pola oficina de correos e telégrafos, teléfono, local de espectáculos, hotel, área de estacionamento e un mercado. O Centro Cívico emprazábase no punto medio de cada unha

³⁰⁹ Aprobación Inicial 08.05.1969, e Aprobación Provisional 04.08.1969. Como podemos observar a dilación temporal resulta moito máis curta que nos actuais plans xerais da primeira década do século XXI.

das zonas. As normas que rexían para esta clasificación eran de 500 hab/Ha. máximo e $4\text{m}^3/\text{m}^2$ de índice de edificabilidade neta³¹⁰.



[219] Imaxe 4.3.10. Clasificación do Solo segundo o PXOU de Culleredo de 1970.
Fonte: PXOU 1970.

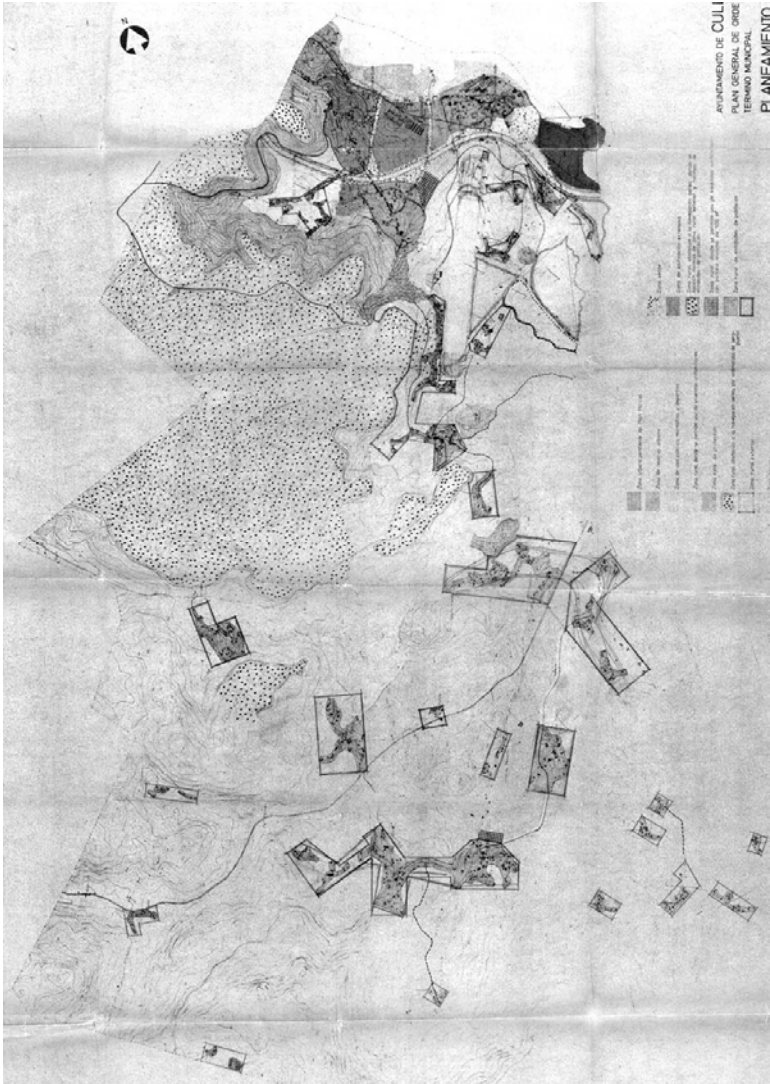
As zonas de reserva urbana³¹¹: Cordeda, Conduzo-Rutis e O Burgo, se concentraban ao redor dos solos urbanos e tiñan as mesmas normas urbanísticas que as de solo urbano pendente de

³¹⁰ O índice de edificabilidade neta obtense unha vez descontadas as superficies de cesión para viais, zonas verdes e equipamentos públicos.

plan parcial, pero non poderían ser desenvolvidas ata que aquelas completaran o seu planeamento. A seguinte táboa recolle os diferentes índices de edificabilidade e outros datos de interese aportados na memoria do PXOU de 1970:

PXOU 1970				
Nome	E	Densidade	Parcela mínima	
Zona Urbana Pendente de Plan Parcial	4 m3/m2	500 hab/Ha		
Zona de Reserva Urbana	4 m3/m2	500 hab/Ha		
Zona de Uso Público, Recreativo e Deportivo	0,2 m3/m2			
Zona Rural con Uso Permitido de Vivenda Unifamiliar	0,5 m3/m2		1.000 m	
Zona Rural Obstáculo á Navegación Aérea, por Ordenanzas do Aereoporto	0,2 m3/m2		4.000 m	
Zona Rural Exterior	0,2 m3/m2		2.000 m	
Zona Agrícola Intensiva	0,2 m3/m2		2.000 m	
Zona de Edificación Extensiva	3 m3/m2	500 hab/Ha		
Zona onde se aplican Normas de ZRE e Normas de Entidades de Poboación	1 m3/m2		500 m	
Zona Rural de Uso de Vivendas Unifamiliares con Parcela Mínima de 500 m	1 m3/m2		500 m	
Zona Rural de Entidades de Poboación	1 m3/m2		500 m	

[T63] Táboa 4.3.01. Coeficientes urbanísticos zonais.
 Fonte: Elaboración Propia a partir do documento do PXOU de 1970



[220] Imaxe 4.3.11. Clasificación do Solo rural de núcleo segundo a Modificación do PXOU de Culleredo. 1975.
 Fonte: MP PXOU 1975.

311 Art. 64 ley 12 de mayo de 1956. “Constituirán el suelo de reserva urbana los terrenos comprendidos en un Plan general de ordenación para ser urbanizados y no calificables de suelo urbanos según el párrafo anterior.”

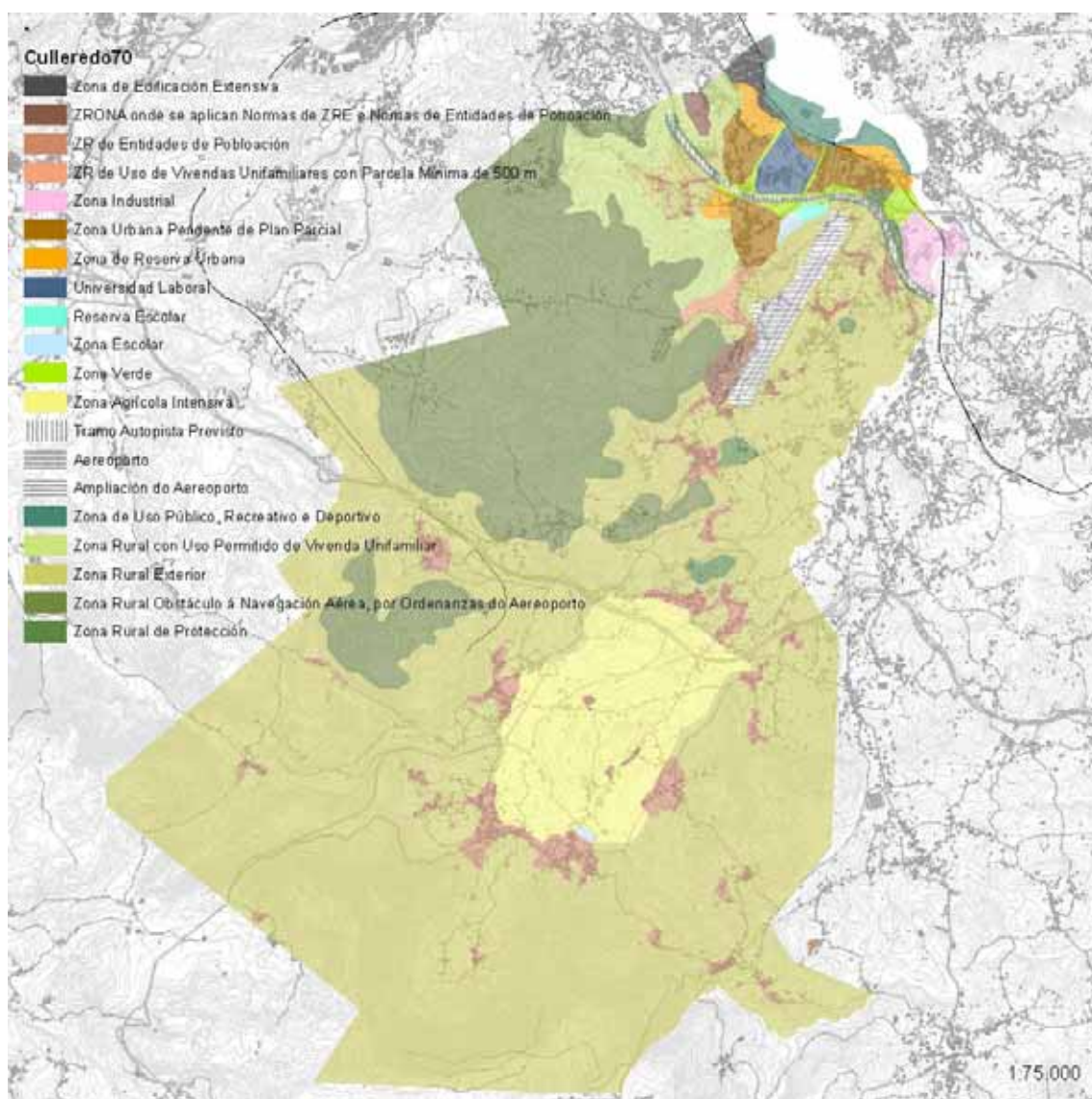
O 16 de xuño de 1975, foi aprobada definitivamente pola Comisión Provincial de Urbanismo unha modificación puntual³¹² que, entre outras determinacións ampliaba a zona industrial e os núcleos rurais, cunha delimitación lineal que substituíu a de trazo curvo para permitir a aplicación da norma zonal sobre núcleos, pero con evidentes carencias cartográficas. As consecuencias foron a ampliación das travesías unindo núcleos primitivos a través do viario.



[221] Imaxe 4.3.12. Plano da Estrutura Viaria Proposta. PXOU 1970.
Fonte: Plano 3 (Ordenación) PXOU 1970.

³¹² Aprobación Inicial 30.08.73; Aprobación Provisional 29.11.1973.

Respecto ao plano da rede viaria, este xa recollía importantes obras que transformarían a fisionomía do concello. En primeiro lugar, destaca a autoestrada prevista como consecuencia dos estudos do plan de autoestradas do Estado do ano 1962 (Nárdiz, 1992), construída cunha lixeira modificación no seu trazado. En segundo lugar, o planeamento propuxera unha conexión da autoestrada co aeroporto e a N-550 que finalmente non foi recollida nos plans do Ministerio de Fomento. Finalmente, se proxectaban dúas conexións interiores co sector occidental da área urbana; polos Montes da Zapateira para enlazar coa DP-3006 as zonas altas, e unha outra que chegara ao polígono industrial de Sabón por Boedo que partía de Sésamo para enlazar coa N-550 e a autoestrada AP-9. Por último debemos facer referencia a unha proposta dirixida ao núcleos de solo urbano pendentes de plan parcial. Estes, aparecían rodeados por un viario que englobaba cada unha das tres zonas anteditas, permitindo a creación dunha certa trama urbana independente das vías de conexión interrexionais; a N-550 e a AC-211 que seguirían funcionando como elementos de rango superior dentro do sistema. Ao non se realizar os plans parciais previstos, o crecemento destes núcleos se fixo sobre a mesma infraestrutura viaria substituindo a vivenda unifamiliar por bloques en altura que en algún caso supera as sete plantas, diminuindo a capacidade funcional da mesma ata os límites de conxestión actuais.



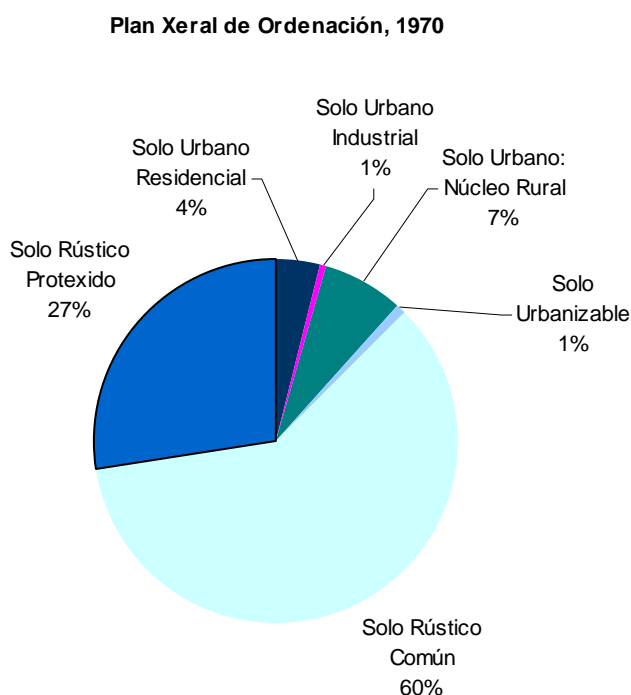
[222] Imaxe 4.3.13. Clasificación do Solo segundo o PXOU de Culleredo de 1970.
Fonte: Elaboración Propia a partires do documento Orixinal do PXOU.

A imaxe 4.3.13 representa unha interpretación fidedigna das determinacións do planeamento de 1970, dixitalizada para extraer datos superficiais.

DSU 1977	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano Residencial	232
Solo Urbano Industrial	35
Solo Urbano: Núcleo Rural	461
Solo Urbanizable	37
Solo Rústico Común	3.714
Solo Rústico Protexido	1.698
Total	6.177

[T64] Táboa 4.3.02. Superficies de cada clase de solo. PXOU 1970.
 Fonte: Elaboración Propia a partir do documento do PXOU de 1970

Como podemos ver no gráfico 4.3.08 adxunto, o uso do solo urbanizable servía para completar os espazos baleiros entre a clasificación de solo urbano proposta, que se debía desenvolver con anterioridade á formulación dos plans sobre o urbanizable. Realmente, estamos a falar dun solo todo el urbanizable, que se tiña que desenvolver en dúas etapas. A concentración da poboación nestes espazos comprendía un 5% da superficie municipal.



[100] Gráfico 4.3.08. Reparto superficial da clase de solo no PXOU 1970.
 Fonte: Elaboración Propia a partir do documento Orixinal do PXOU.

O Plan Parcial de Cordeda puido tramitarse dado que os solos urbanos pendentes de plan parcial xa remataran a súa tramitacións. Así temos que para o sector de Rutis³¹³ o plan parcial foi aprobado definitivamente o 03.05.72, o plan parcial do Burgo³¹⁴ o 08.04.1975. O plan parcial de Vilaboa conseguira a aprobación definitiva o 26.05.72 pero o mesmo Ministerio da Vivenda denega a devandita aprobación o 22.07.1976 trala presentación dun recurso de Alzada por un particular. A sentenza da Audiencia Nacional do 06.04.79 ratifica a denegación da aprobación.

Pese a estes esforzos na redacción dos plan, ningún deles desenvolveu a súa xestión, polo que o plan xeral do ano 1987, recualificará a meirande parte destas áreas, como unidades de actuación ou remitirá á redacción dun plan especial.

Por outra banda, a existencia de numerosos núcleos rurais de difícil encaixe na leis do solo, posibilitou a delimitación dunha área na que é posible o crecemento residencial partindo dunhas normas zonais específicas. Este área representaba o 7% do territorio. Finalmente, o solo rústico exterior cun 60% do termo municipal é o máis abundante, nel se permitía a proliferación de vivendas unifamiliares que aproveitaron os eixes viarios para asentarse.

Finalmente, os esforzos por preservar os valores paisaxísticos e de protección da urbanización se concentraron no sur do concello, nas ladeiras dos montes do Xalo, onde se atopan as cotas máis elevadas (Outeiro, 513 metros).

³¹³ Aprobación Inicial 08.07.01; Aprobación Provisional 07.09.71.

³¹⁴ Aprobación Inicial 20.05.74; Aprobación Provisional 26.09.74.

B. O PLAN XERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1987.

A redacción do PXOU do ano 1987 en Culleredo ven marcada pola actualización tanto á lei estatal do solo³¹⁵ como aos seus Regulamentos e a adaptación³¹⁶ ao solo de Galicia do ano 1985.

O diagnostico do plan fixa en tres puntos as medidas correctoras a ter en conta:

1. Diferenciar con nitidez o solo urbano do solo no inmerso no medio rural. Consta que as parroquias do norte foron as que experimentaron unha maior transformación e que é nelas onde se concentran as vivendas colectivas³¹⁷, reservando a vivenda unifamiliar ao resto de parroquias centrais e do sur. Inda que o peso relativo destas vai descendo, en 1979 representaba o 86% da vivendas do concello.
2. fixar a base parroquial como área integral da vida comunitaria, polo que será neste nivel onde se introduzan os equipamentos necesarios.
3. Aproveitamento e proteccións das infraestruturas que atravesan o termo municipal.

En canto á características dos asentamentos, podemos incluír neste parágrafo os mesmos puntos que o comentado para Arteixo, destacando a proximidade da cidade da Coruña, a inclusión dentro do Polo de Desenvolvemento Industrial e a transformación da rede viaria. Neste sendo a muda do modelo de asentamento difire no sector norte, nun conglomerado suburbial de tipo residencial que en ocasións achega as 200 viv/Ha, e o sector central e sur con actuacións lineais ao borde das vías de comunicacións.

Si para, 1950, unicamente o 8% da poboación se atopaba en núcleos maiores de 400 habitantes (O Burgo); en 1980, a porcentaxe era do 64% da poboación. O que supón unha importante concentración da mesma que incide favorablemente en la inclusión de sistemas de transporte colectivo. Os núcleos principais son; Acea da Ma, O Burgo, Alvedro, Tarrio, Conduzo, A Corveira, Fonteculler, O Portazgo e Vilaboa. Os núcleos secundarios son A Choeira, Celas, Peiro de Arriba, A Hermida, Ledoño, Castro e Laxe. Os tipos de crecemento, coincidente co acontecido para o concello de Arteixo, son:

1. Forte actividade urbanizadora de alta densidade ao norte.
2. Macizamento interior dos núcleos con bloques en altura.
3. Prolongacións dos núcleos a través do viario con tipoloxía suburbial.
4. Parcelacións de grandes fincas con escasa organización interna.
5. dispersión da vivenda unifamiliar illada.

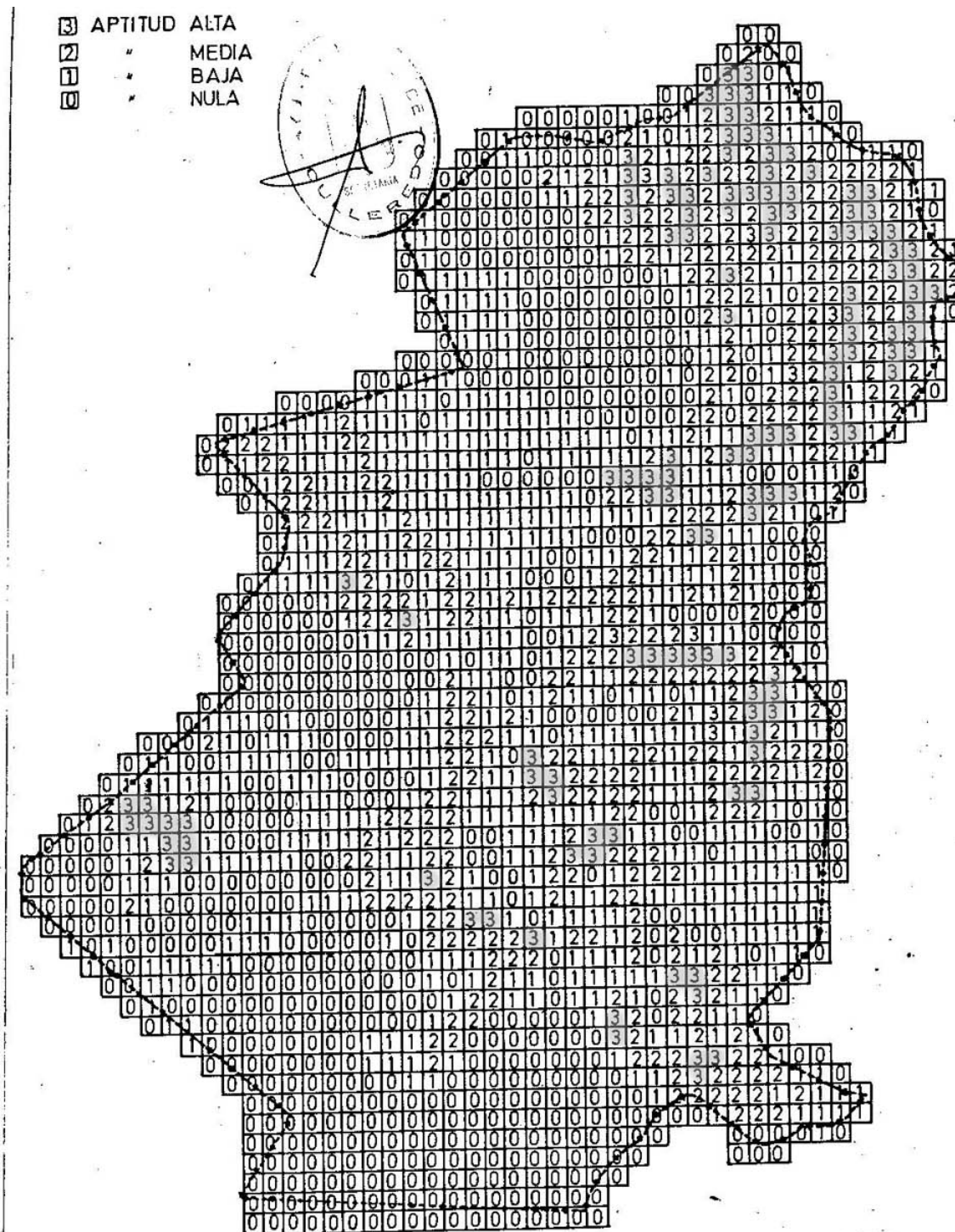
O análise de densidades superficiais en cuadrículas de 100 x 100 metros (unha hectárea) foi determinante para valorar o grao de ocupación do chan. Como conclusións salientables obtívose que o 81% do concello se atopaba virxe de construción e adicado a monte ou cultivo.

³¹⁵ RD 1346/1976 de 9 de abril.

³¹⁶ Lei 11/1985 de 22 de agosto, de Adaptación da do Solo a Galicia.

³¹⁷ Rutis con 4,27 vivendas por edificio e O Burgo con 13,41 son as dúas parroquias con maior concentración de vivenda colectiva. As outras dúas parroquias que presentaban eta tipoloxía de vivenda eran Almeiras e Culleredo pero en moita menor cantidade.

Porén, para o desagregado por parroquias O Burgo e Rutis presentaban porcentaxes superiores ao 80% do seu territorio ocupados pola edificación.



DIFERENTE APTITUD DE LOS TERRENOS PARA SU INTEGRACION



[223] Imaxe 4.3.14. Aptitude dos terreos para a súa transformación urbanística. PXOU 1987.

Fonte: Memoria PXOU 1987. Páxina 208.

Para o estudo das condicións da incorporación do solo a procesos de transformación urbanística, o concello foi dividido nunha cuadrícula de 200 x 200 metros para estudar as condicións xeográficas, xeolóxicas e paisaxísticas. A conclusión podémola ver na imaxe 4.3.14, que explica a delimitación de parte do solo urbanizable non programado en áreas rurais.

O estudo inclúe unha matriz de capacidade de desenvolvemento para dirixir o uso de cada zona:

VALORES \ DESENVOLVEMENTO	ALTO	BAIXO
	ALTO	BAIXO
ALTO	Recreativo	Conservación
BAIXO	Urbanización	Produción

[T65] Táboa 4.3.03. Matriz de capacidade do Plan. PXOU 1987.
Fonte: PXOU 1987.

No estado de conservación se propón a protección de ecosistemas e melloras ambientais. No estado recreativo as accións irán encamiñadas a ordenación da zona con equipamento comunitario e zonas libres. No de produción se atenderán a medidas tanto de reforestación ou mellora das condicións agrarias e finalmente no estado de urbanización se propoñen actuacións densas de núcleo ou tipo cidade xardín de baixa densidade.

Os obxectivos xerais inciden na busca dun modelo territorial, que sen lesionar gravemente os intereses particulares se adecúe as esixencias do marco legislativo no que foi redactado. Para conseguir estes obxectivos se perseguen as seguintes actuacións:

1. Reestruturación funcional do tecido urbano evitando a invasión indiscriminada do territorio e conseguindo o equilibrio urbanístico. Tamén se potenciará a mestura de usos sempre e cando sexan compatibles.
2. Consideración do medio rural mantendo o actual sistema de núcleos e potenciando a parroquia como institución básica de convivencia. Evitar a migración poboacional potenciando as actividades agrogandeiras.
3. Conservación ambiental, actuando en dous fronts. O primeiro sobre o patrimonio cultural como pezas da memoria colectiva, e o segundo na protección da paisaxe natural.
4. Dotación de elementos comunitarios, equilibrando os aproveitamentos e usos e a mellora das infraestruturas. Asemade, se incorpora un programa de reequipamento comunitario nas bolsas de solo urbanizable ou non consolidada.

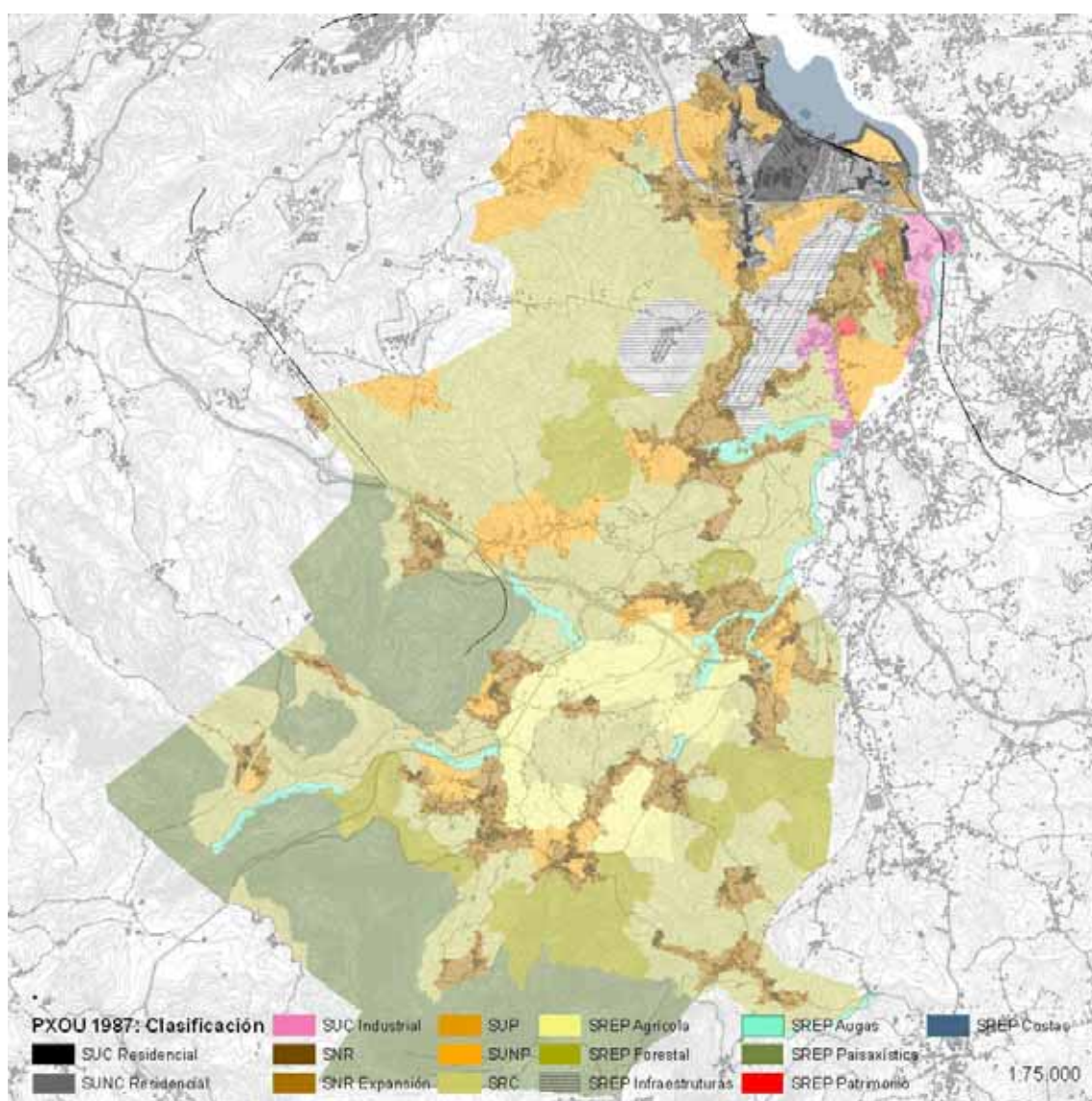
En canto ás infraestruturas viarias débemos facer fincapé no corte que supón para o tecido urbano a servidume da autoestrada, inaugurada en abril de 1979³¹⁸ no seu primeiro treito, A Barcala-Sigüeiro. En 1984, se abre o tramo A Barcala-Vilaboa-Palavea que incide directamente sobre o termo municipal. A este respecto, o PXOU do ano 1987, propón a eliminación da peaxe e dotar ao concellos de accesos á vía nos tramos do Burgo e Vilaboa para que sirva como vía urbana canalizadora dos fluxos a nivel comarcal, *de lo contrario*, sinala o plan, *no se tardarán*

³¹⁸ Por mor do cambio de trazado na autoestrada, o plan ten que aprobar unha modificación puntual na zona afectada que se aproba de maneira definitiva o 01.10.76.

en producirse graves problemas de congestión y seguridad vial. (Memoria PXOU, 1987, pág. 154).

Polo que respecta á N-550, se sinala a imposibilidade da ampliación da sección. Como proposta aparece a creación dun túnel baixo a pista do aeroporto de 350 metros que eliminaría unha custosa variante de dous quilómetros de lonxitude. É importante engadir neste punto a acción perturbadora sobre un elemento catalogado como o Pazo de Home, que trala instalación do sistema de aterraxe en condicións adversas LIS, quedou totalmente desvirtuado.

Unha terceira solución de maior calado para a vida urbana concentrada no marxe da ría, era a construción dunha vía perimetral que unira as dúas pontes recollendo a proposta do PXOU de 1970 para a materialización dun paseo ao borde do mar. Esta proposta foi recollida en parte polo Plan Sectorial da Rede Viaria de 2004, (VIAL-04) variando profundamente o seu trazado e cun uso local de acceso a actuación urbanizadora sobre o SUNP-3 Cros.



[224] Imaxe 4.3.15. Clasificación do Solo do Termo municipal. PXOU 1987.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos de clasificación do PXOU-1987.

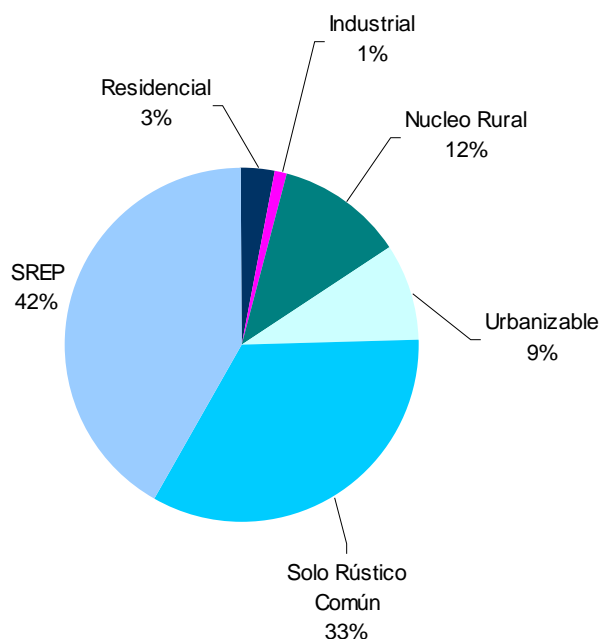
No plano reinterpretado da clasificación do solo do ano 1987, que achegamos, podemos constatar a estratexia que propón o devandito plan. Por un lado, se constata a redución do perímetro de solo urbano, no que gran parte do mesmo se desenvolverá mediante desenvolvementos de Unidades de Actuación por carecer dos servizos mínimos para a obtención de licenza directa. Por outro banda, a delimitación dos núcleos rurais recolle un modelo de ocupación que se efectuou principalmente ao longo das estradas, unha ocupación que supuxo un incremento do 600% na superficie inicial do conxunto destes núcleos que roldaban as 100 Ha.

PXOU 1987	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	1.119
Residencial	178
Industrial	69
Núcleo Rural	724
Urbanizable	532
Solo Rústico Común	2.024
SREP	2.556
Total	6.231

[T66] Táboa 4.3.04. Cadro de Superficies do PXOU 1987.
Fonte: Elaboración Propia. PXOU 1987.

O solo urbanizable, verá incrementada a súa superficie e sobre todo, o modelo se estenderá ao conxunto do termo municipal, vencellado en case tódolos casos a pequenas actuacións en núcleo rural para a consecución de equipamentos locais, inda que tamén aparecen delimitacións inconexas da trama urbana nunha aposta pola diversificacións de tipoloxías máis tamén pola introdución dun modelo de ocupación extensiva e dependente do vehículo privado. Neste senso van encamiñadas as delimitacións no monte da Zapateira, que pecha os concellos que ven nesa zona un lugar idóneo para a expansión residencial laxa.

Plan Xeral de Ordenación Urbana 1987



[G101] Gráfico 4.3.09. Reparto superficial da clase de solo no PXOU 1987.
Fonte: Elaboración Propia a partires do documento Orixinal do PXOU.

Os solos urbanizables non programados de cualificación residencial, foron desenvolvidos en tipoloxía de vivenda unifamiliar cunha densidade máxima de 20 viv/Ha e sobre unha superficie nunha inferior a 2,5 Ha.

Amosamos unha táboa resume cos planeamentos desenvolvidos durante o período de vixencia do PXOU-87, inda en vigor. Coma acontecera en Arteixo, a Autovía do Noroeste A-6, ven sendo seleccionada como soporte das novas áreas industriais da área urbana. Así, a zona do val de Ledoño, incorporou un proxecto sectorial para o parque loxístico de transportes da comarca, gañado en concurso polo concello (Memoria do PS, 2000, pág. 11). Por operatividade incorporamos o polígono industrial ao estudo si ben non é unha figura de planeamento municipal.

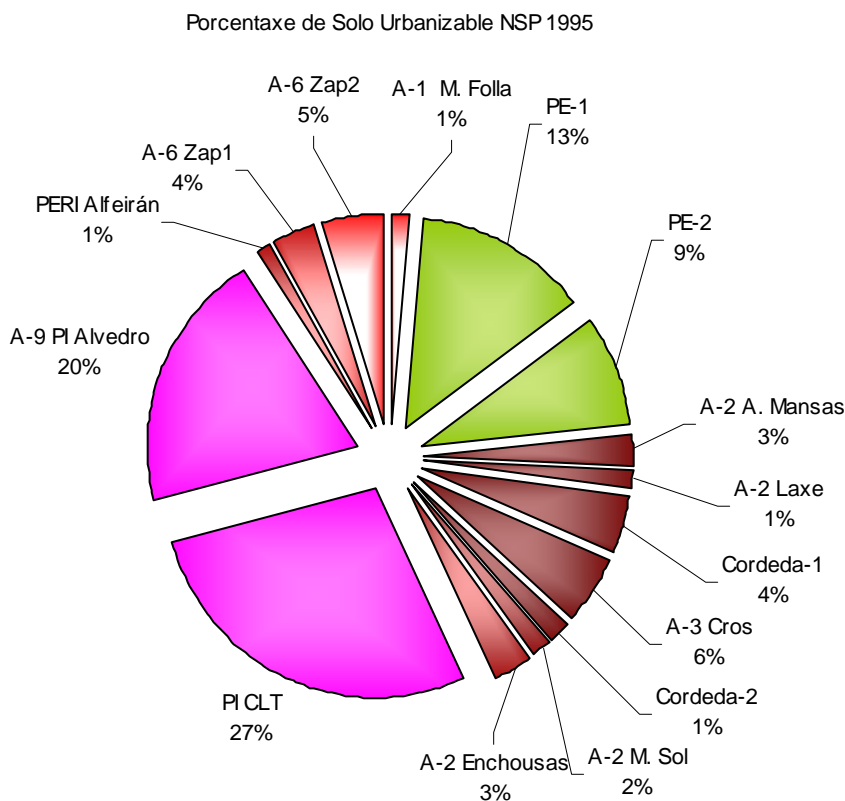
PXOU 1987				
Figura	Nome	AD	Superficie (m2)	porcentaxe
PP	SUNP A-1. Monte da Folla.	21-feb-89	28760	1,32
PE ³¹⁹	PE-1. Ría do Burgo.	11-sep-90	289340	13,27
PE	PE-2. Igrexa do Burgo.	11-sep-90	192126	8,81
PP	SUNP A-2. Augas Mansas.	02-oct-90	55266	2,53
PP	SUNP A-2 Lugar de laxe. Rutis.	21-may-92	25560	1,17
PP-MP	Cordeda. Primeira Fase. M2,M3,M4,M6.	28-ene-93	97513	4,47
PP	Area-3. Cross.	10-abr-97	120000	5,50
PP-MP	Cordeda. Segunda Fase. M8, M9, M10.	28-abr-98	31869	1,46
PP	SUNP A-2 Manso Sol.	30-jun-98	32740	1,50
PP	SUNP A-2 Enchousas. Rutis.	08-jun-99	68302	3,13
OTPS	Centro Loxístico de Transportes	21-jul-00	602476	27,63
PP-MP	SUNP-9. Polígono Industrial de Alvedro.	26-jul-00	438000	20,09
PE	RE Monte Alfeirán. Fontaiña.	13-mar-01	21303	0,98
PP	SUNP A-6. Zapateira 1.	26-jun-01	76855	3,52
PP	SUNP A-6. Zapateira 2.	30-jun-03	100389	4,60
		total	2.180.499	100,00

[T67] Táboa 4.3.05. Cadro de Planeamento desenvolvido PXOU 1987.
Fonte: Elaboración Propia. PXOU 1987.

Unha das conclusións máis claras do análise exposto é a diversidade das actuacións que se están a desenvolver no termo municipal de Culleredo. A tipoloxía que marca a pauta sen dúbida e a residencial de alta densidade; bo exemplo os atopamos en Cordeda e a Cross. Porén, o concello está a desenvolver actuacións de baixa densidade en numerosas pezas de urbanizable non programado, todas elas na área de influencia do concello da Coruña. As porcentaxes de solo se atopan no rango do 1-5%, estando a porcentaxe total de todas elas preto do 20% dos desenvolvementos.

³¹⁹ Os Plans Especiais PE-1 e PE-2, proveñen da clasificación de solo dotacional, deportivo e de equipamentos do anterior PXOU do ano 1970 que dispuña unha edificabilidade de 0,2 m3/m2. Como consecuencia desto, o PXOU do ano 1987, recolle as pretensións dos propietarios e desenvolve pequenas unidades residenciais no perímetro dos devanditos plans, para esgota-los aproveitamentos.

En canto á superficie desenvolvida, o solo industrial leva unha parte importante das transformacións con preto do 50% de ocupación. Se descontáramos o Centro Loxístico de Transportes, que leva unha porcentaxe do 27%, e refixéramos os cálculos, o SUNP-9 Alvedro, contaría cunha porcentaxe parcial do 29%, que segue a ser elevada.



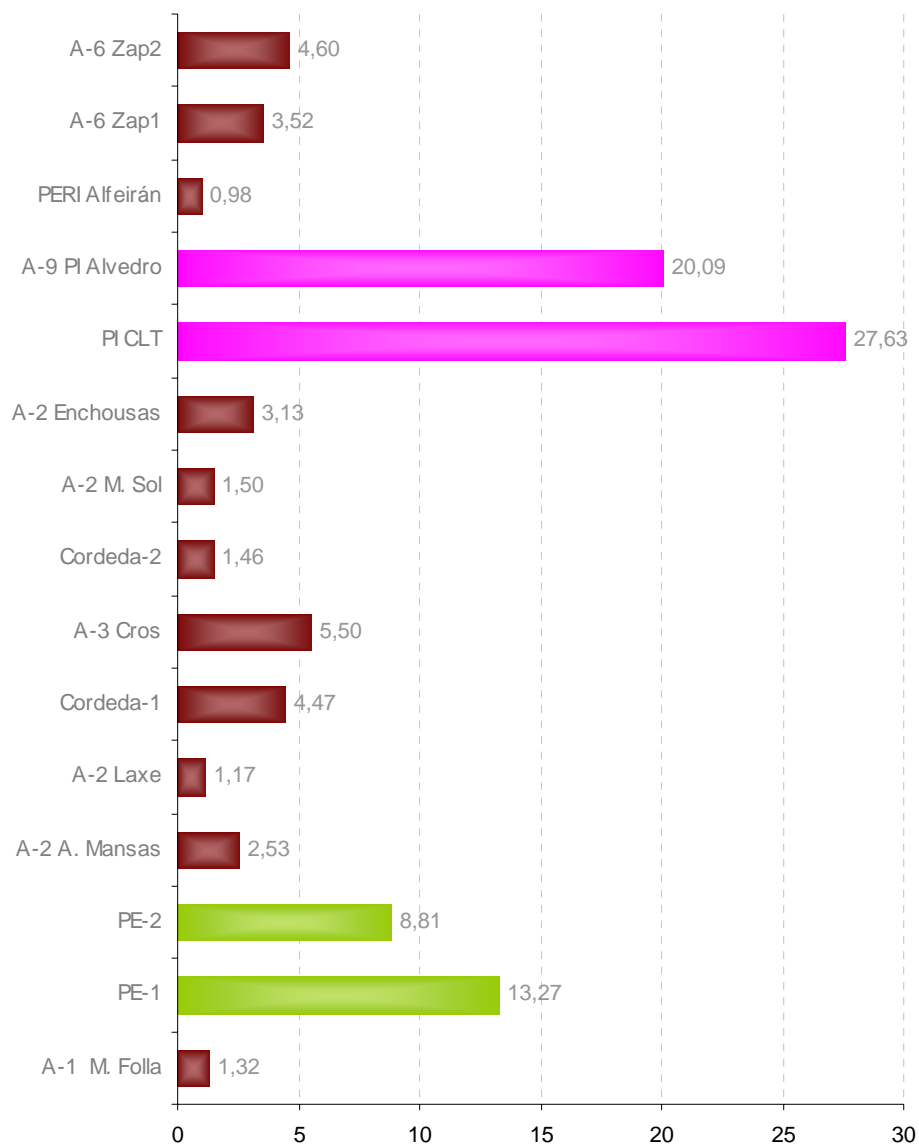
[G102] Gráfico 4.3.10. Reparto superficial dos desenvolvementos urbanosPXOU 1987 e PS de aplicación.
Fonte: Elaboración Propia a partir do documento Orixinal do PXOU e Proxecto Sectorial.

Os PE-1 e PE-2 no borde litoral configúranse como os espazos de lecer da poboación municipal. A superficie adicada entre os desenvolvementos supera o 20% das 218 hectáreas transformadas.

Como víamos no plano de clasificación do solo, existe un gran número de pezas en solo urbano que foron desenvolvidas mediante estudo de detalle ou PERI, que non sendo obxecto específico deste traballo doutoral merece ser mencionando, deixando para futuras investigacións estas bolsas de solo, localizadas principalmente nos núcleos do norte municipal.

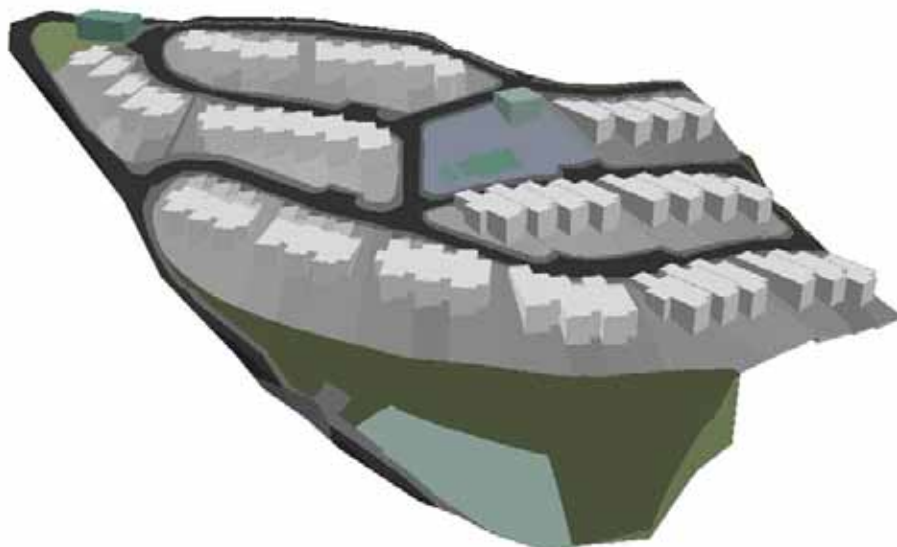
Unha segunda vía de investigación, que deixaremos para futuros traballos, atopámola na autoconstrución de vivenda unifamiliar ou pequenas promocións en solo de núcleo rural. Non se atopa tan estendida coma noutros concellos, Sada e Cambre, con Arteixo e Bergondo en menor medida.

Porcentaxe de cada Plan sobre o Solo Desenvolvido Total



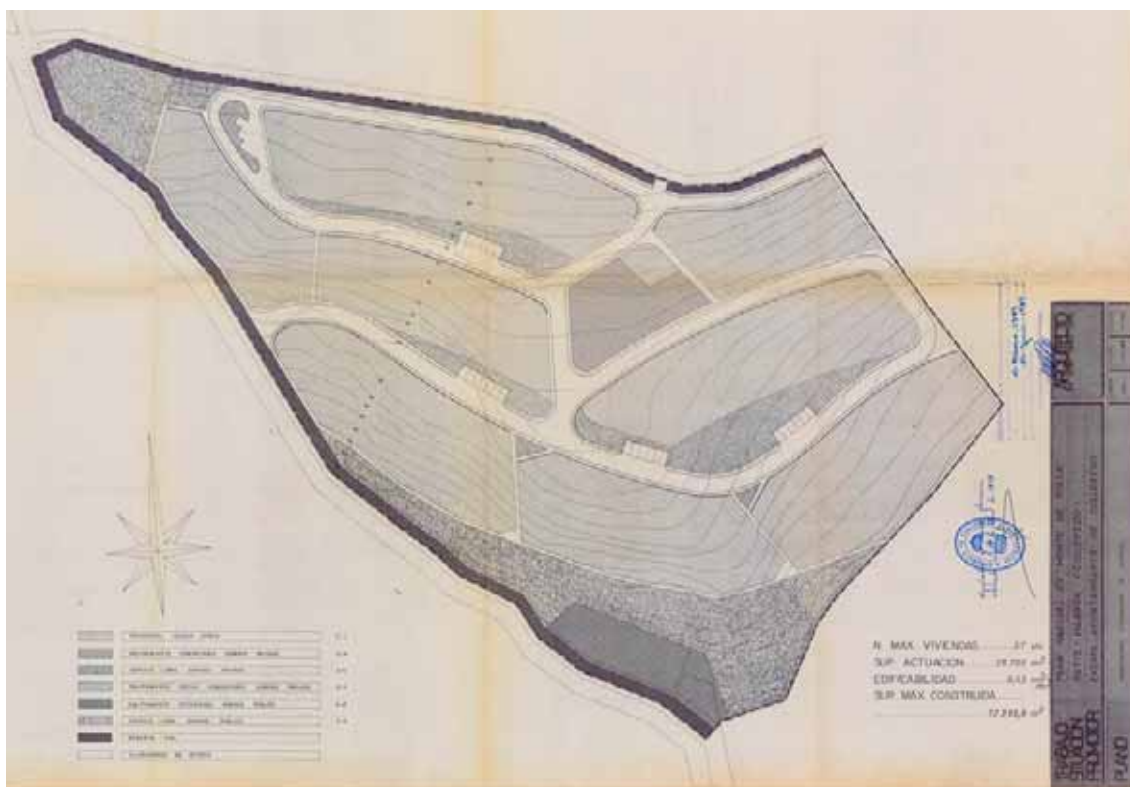
[G103] Gráfico 4.3.11. Reparto superficial dos desenvolvementos urbanosPXOU 1987 e PS de aplicación.
Fonte: Elaboración Propia a partires do documento Orixinal do PXOU e Proxecto Sectorial.

A continuación, amosamos unha imaxe de cada unha das urbanizacións estudadas. Presentaremos en poucas palabras os puntos máis salientables de cada unha delas. A orde establecida tentará ser temporal, máis non exclusivamente, pois deixámo-lo plan parcial de Cordeda para o final, inda que foi aprobado segundo o Plan Xeral de 1970. Tamén incluímo-lo Proxecto sectorial do Centro Loxístico de Transportes, que pese a non ser unha figura de planeamento municipal, reúne tódalas características dun plan de desenvolvemento, tramitado segundo a Lei 10/95 de Ordenación do Territorio de Galicia.

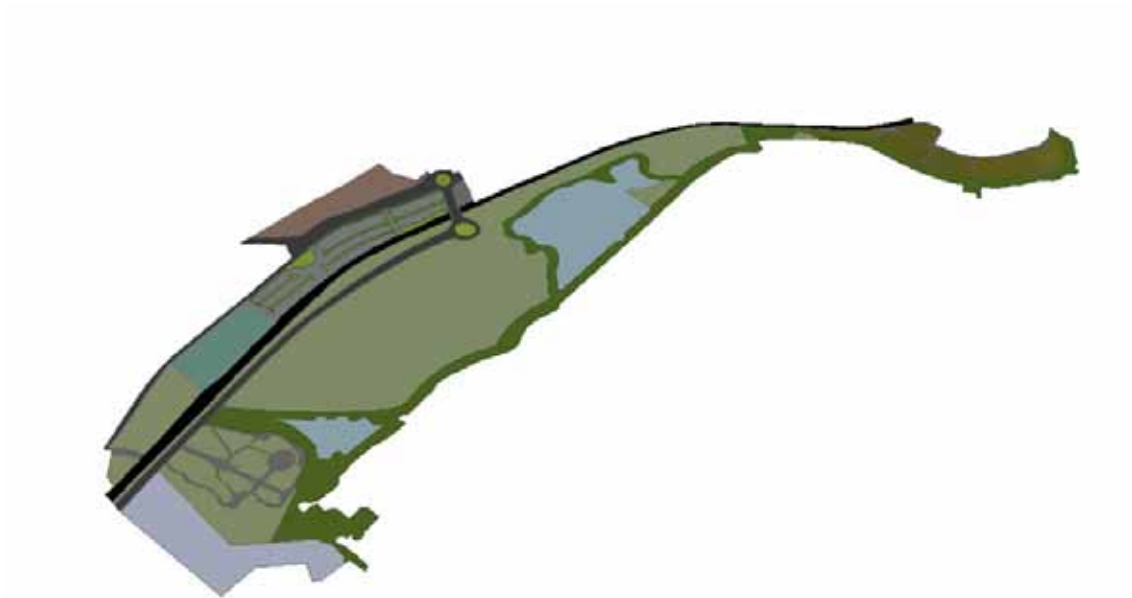


[225] Imaxe 4.3.16. PP SUNP-1 Monte da Folla.
Fonte: Elaboración Propia PP SUNP-A1 Monte da Folla.

Esta peza de 1989 está próxima ao núcleo de Vilaboa inda que sen apenas relación na malla urbana. Xunto coa urbanización Baldomir, tamén de vivenda unifamiliar, en Bergondo é a única urbanización que ten restrinxido o acceso, funcionando como un organismo autónomo dentro da estrutura parcelaria orixinal. Esta forma de asentarse abriu o camiño para o resto de urbanizacións desenvolvidas no termo municipal de similares características.



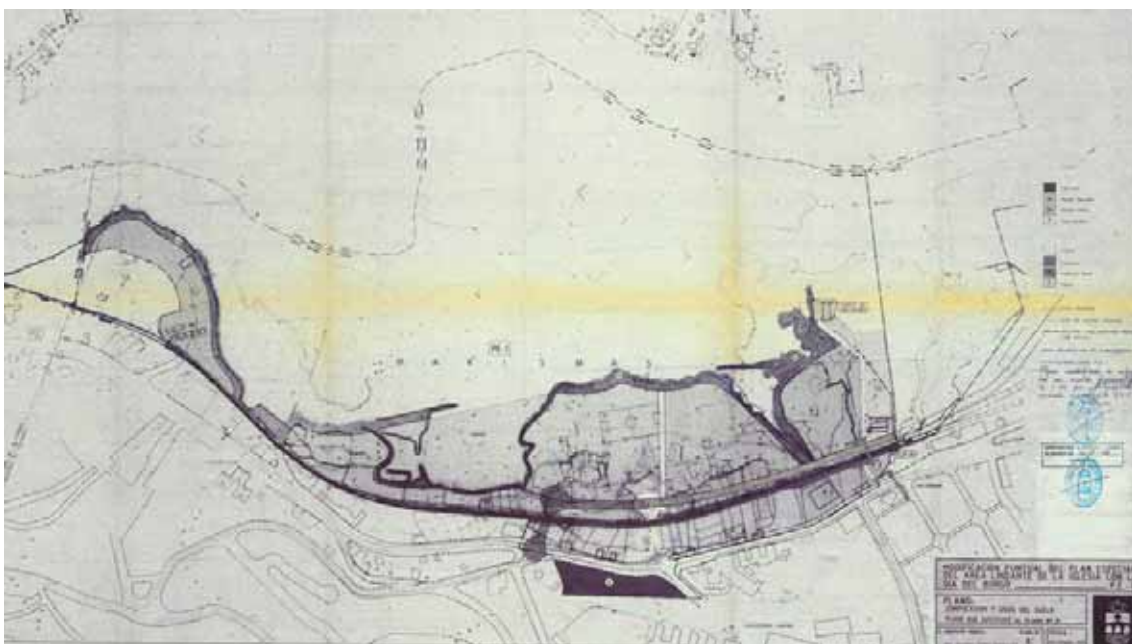
[226] Imaxe 4.3.17. Plano Zonificación. PP SUNP-1 Monte da Folla.
Fonte: PP SUNP-A1 Monte da Folla.



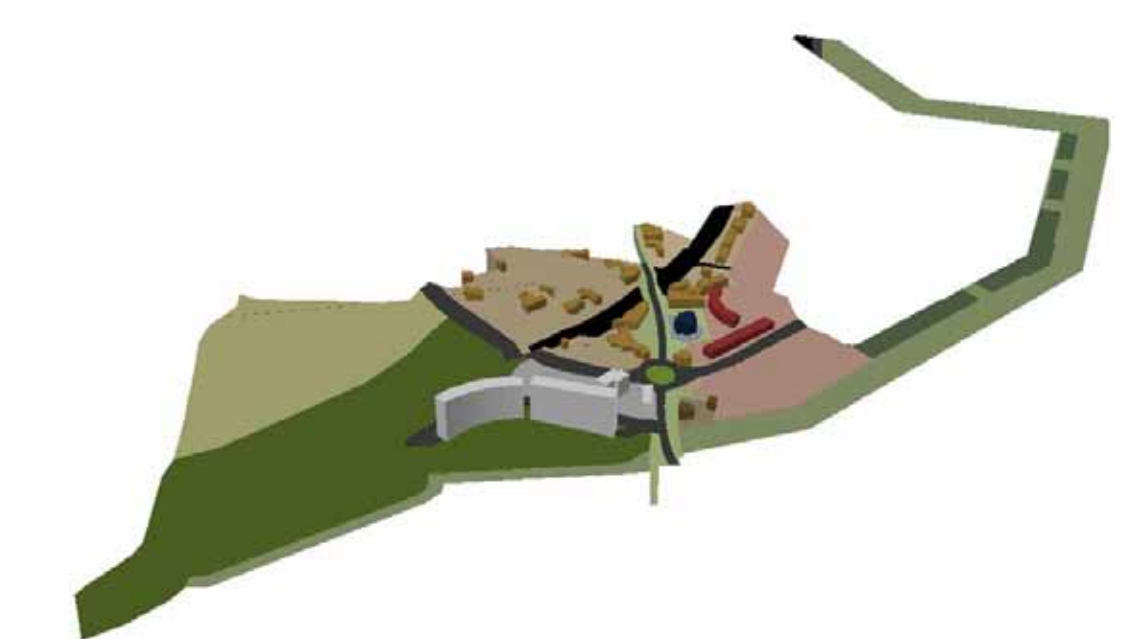
[227] Imaxe 4.3.18. PE-1 Ría do Burgo.
 Fonte: Elaboración Propia PE-1 Ría do Burgo.

O Concello de Culleredo concentrará os seus esforzos para localizar os espazos libres de sistema xeral na zona de contacto coa ría, tal é como víramos cando analizámo-lo plan xeral de 1970. Estas actuacións, veñen acompañada da intención de sanear os vertidos sobre a ría, con irregular resultado.

Os dous plans especiais se tramitan ao mesmo tempo, obtendo aprobación definitiva en 1990. Seis anos máis tarde serán obxecto dunha modificación para inserir un novo viario que desconxestione a vía AC-211e que será incluído no Plan Sectorial da Rede Viaria como Vial 04.

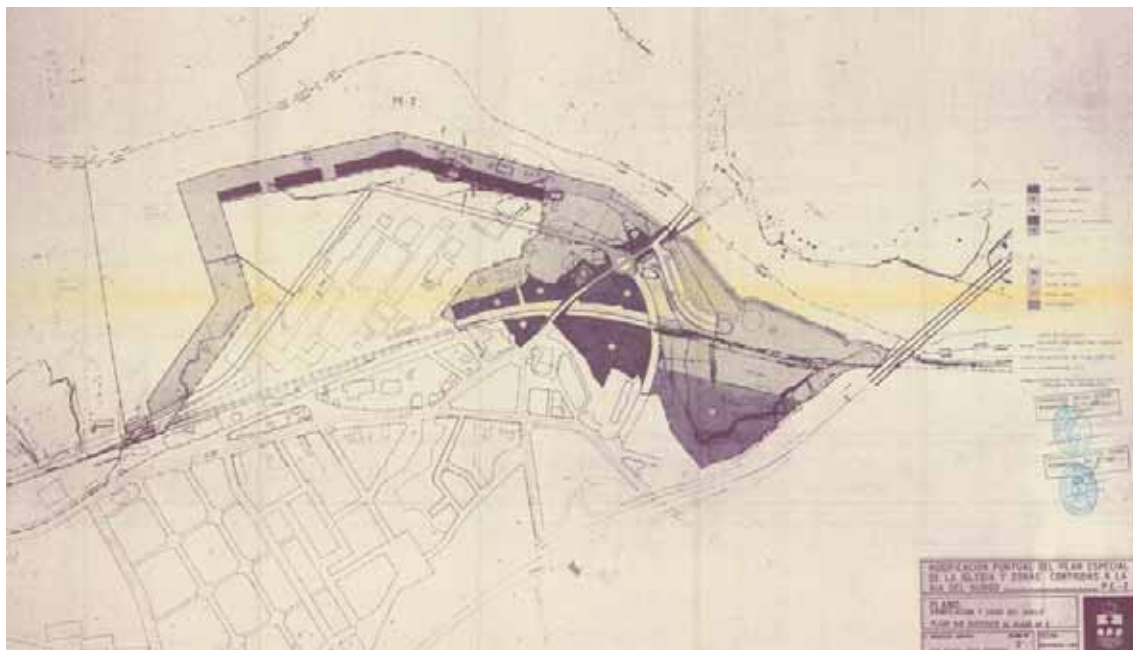


[228] Imaxe 4.3.19. Plano Zonificación. PE-1 Ría do Burgo.
 Fonte: PE-1 Ría do Burgo.

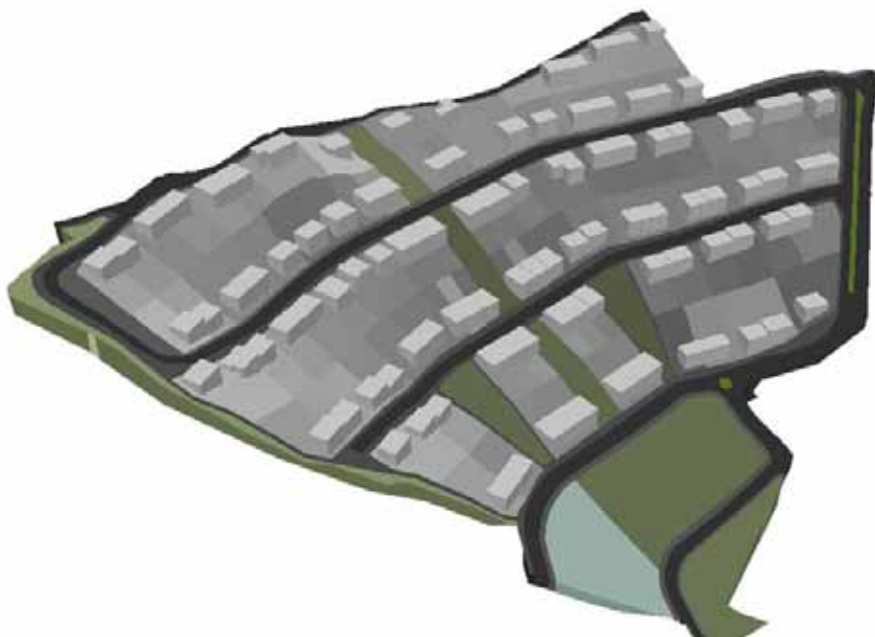


[229] Imaxe 4.3.20. PE-2 Igrexa do Burgo.
Fonte: Elaboración Propia PE-2 Igrexa do Burgo.

Ámbolos dous plans liberan o solo incorporando os propietarios dos mesmos noutros sectores de planeamento. Inda Así, nos seus límites apareceran zonas edificables, que esgotan o aproveitamento dos plans. O plan especial PE-2, da igrexa do Burgo non se rematou na contorna da igrexa románica do século XII. Asemade, a rolda de circunvalación prevista tampouco se finalizou por completo.

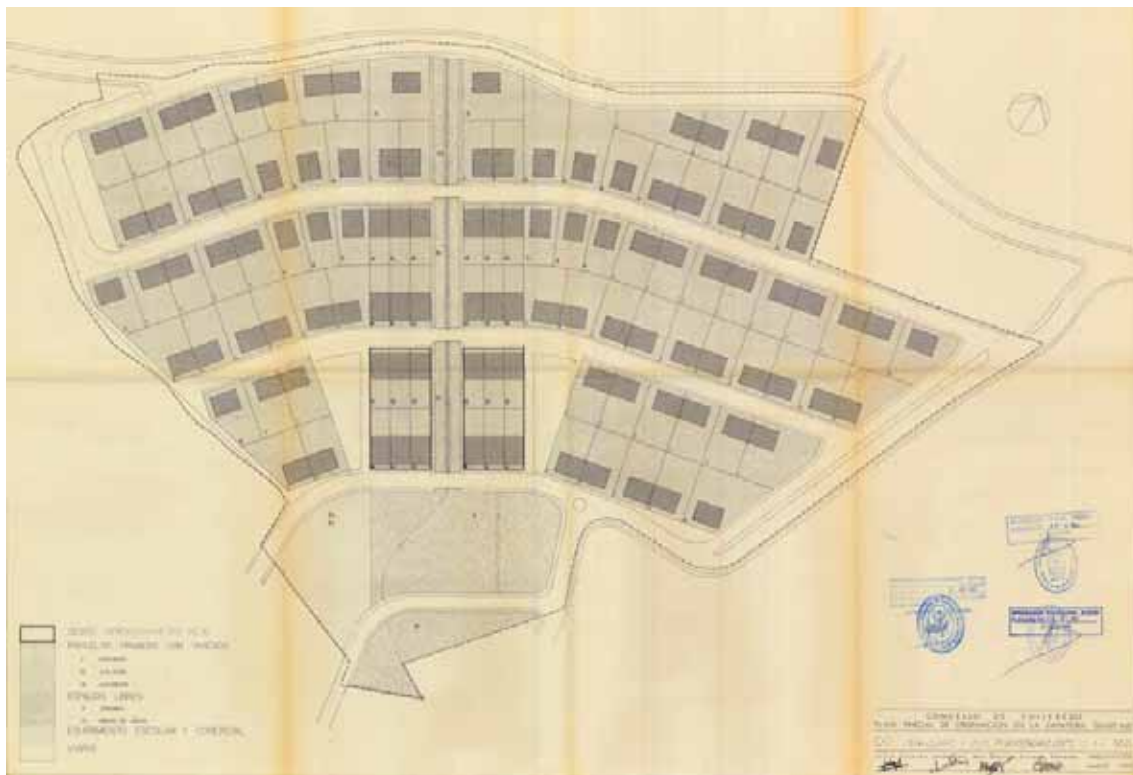


[230] Imaxe 4.3.21. Plano Zonificación. PE-2 Igrexa do Burgo.
Fonte: PE-2 Igrexa do Burgo.

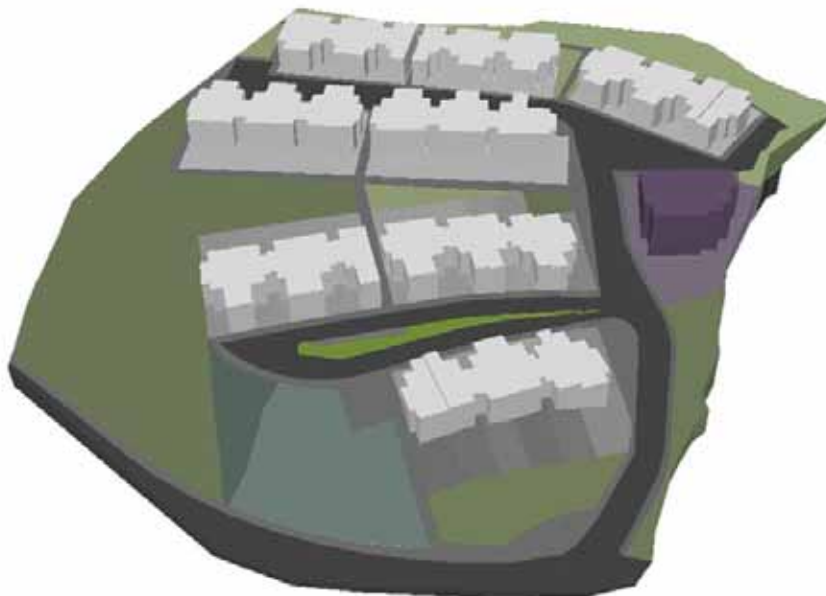


[231] Imaxe 4.3.22. PP SUNP-A2 Augas Mansas.
 Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP-A2 Augas Mansas.

A zona oeste do concello clasificou como urbanizable non programado (SUNP-A2) unha parte importante de terreo en pendente que limita co termo municipal da Coruña. Aquí se desenvolverán ata catro urbanizacións de similares características, que teñen en común uns eixes viarios adaptados dos antigos camiños rurais aos que lles dan servizo. Esta labor continúa a etapa, recente sen dúbida, de colonización do espazo de montaña que fora desestimado polos antigos poboadores. Neste caso, a tipoloxía residencial atópase dividida entre vivendas illadas, en ringleira e pareadas en parcelas de 200 m².



[232] Imaxe 4.3.23. Plano Parcelario Pormenorizado. PP SUNP-A2 Augas Mansas.
 Fonte: PP SUNP-A2 Augas Mansas.



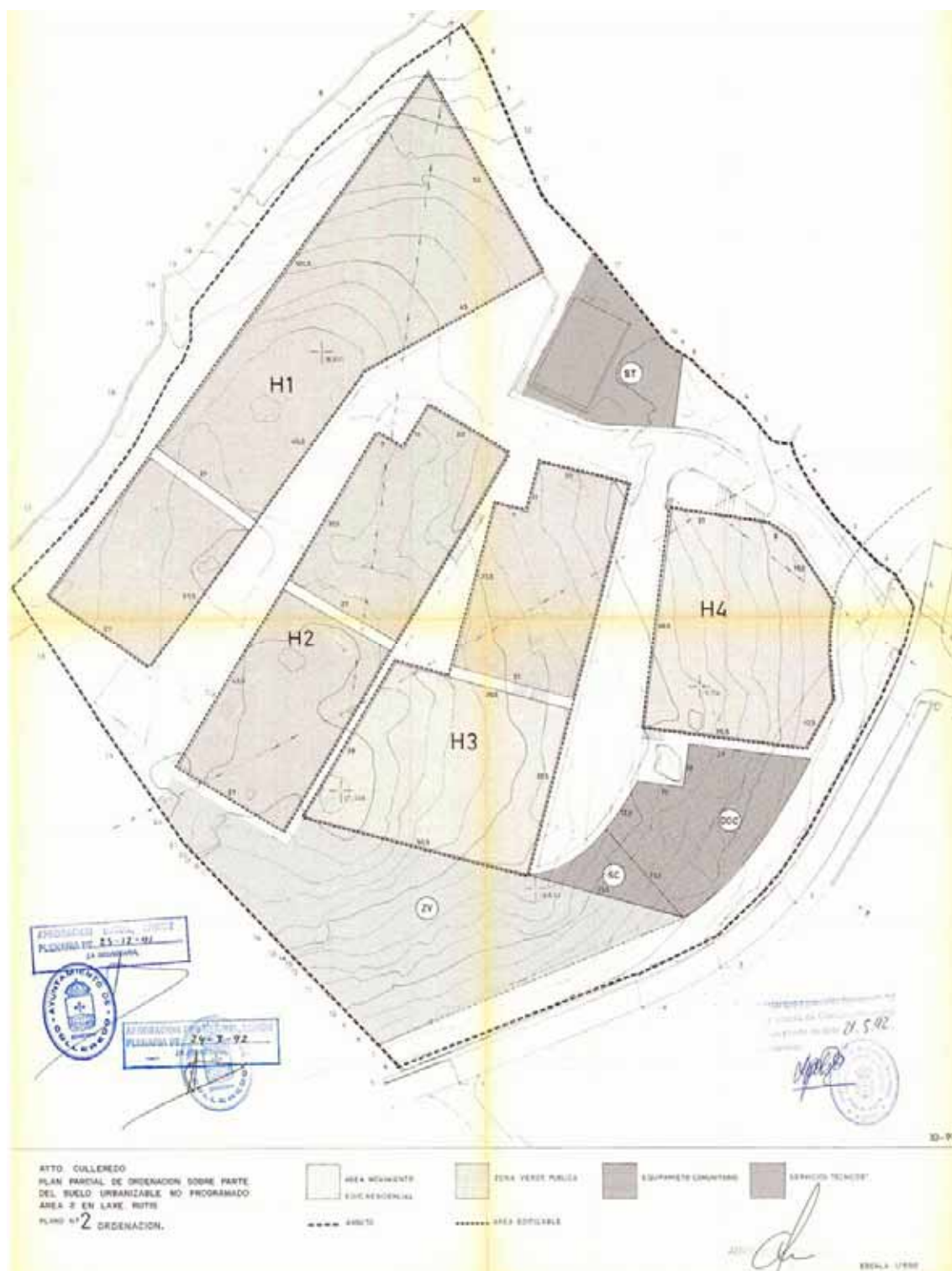
[233] Imaxe 4.3.24. PP SUNP-A2 Laxe. Rutis.
Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP-A2 Laxe. Rutis.

O espazo ocupado polas parcelas edificables dispón unha porcentaxe que oscila entre o 50 e o 75%, indo ao límite legal mínimo nas zonas verdes e espazos libres públicos. Estes últimos, normalmente ocupan zonas de forte pendente ou localizados nos bordes da actuación.

A estrutura viaria de todas estas urbanizacións, segue o parámetro de dar servizo as vivendas agrupadas en lotes, ás que se lles da saída nun único punto da rede, ou nalgún caso en dous, pero endexamais rexido por un sistema superior que conforme o espazo municipal. Ao nivel supramunicipal a inexistencia de calquera figura reitora potencia a suma das individualidades de cada desenvolvemento. Unicamente se permite a inxerencia do nivel administrativo superior para dar solución ao problema creado, netamente sobre a estrutura viaria. Esta atopa non poucas dificultades no momento da súa execución dado o volume desenvolvido das propostas urbanísticas.

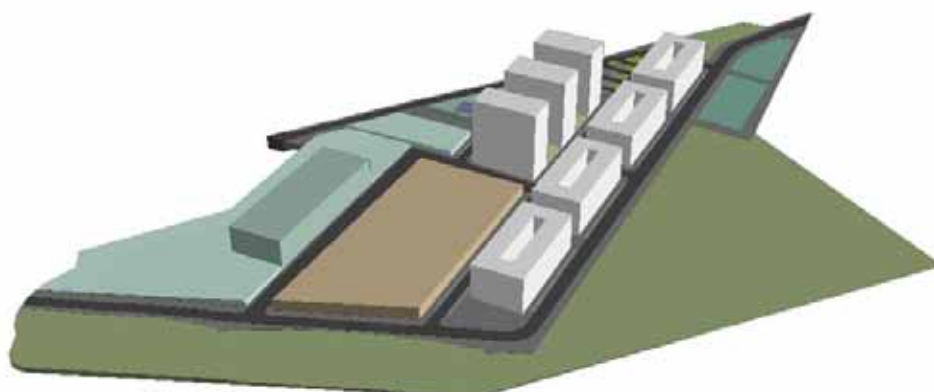
A construción por pezas illada, arrastra outro inconveniente non resolto ata o de agora, que emana da propia lei e das obrigas a efectuar reservas de solo para equipamentos segundo o tamaño da urbanización. Na maioría dos casos, estas reservas se converteron en terreo baldío, en espera de se ocupado efectivamente, e dada superficie destas urbanizacións, cada unha tería unha pequena dotación local inconexa co resto de dotacións da zona. A reserva de equipamentos data da reforma da lei do solo de 1975, texto refundido de 1976 tempo suficiente para poder estimar o seu grado de eficacia. Sen embargo, o uso e disfrute por parte dos habitantes destas urbanizacións dos equipamentos urbanos, manéxase con parámetros certamente distantes.

A delimitación dunha urbanización no SUNP-A2, no lugar de Laxe, xusto no límite municipal, responde á premisa de conexión a estrada principal nun único punto da DP-3006, afastada de toda estrutura urbana precedente.



[234] Imaxe 4.3.25. Plano Zonificación. PP SUNP-A2 Laxe, Rutis.
Fonte: PP SUNP-A2 Laxe, Rutis.

Os equipamentos comunitarios non se realizarán por dous motivos; a insuficiente masa crítica por unha banda, con niveis de densidade inferiores ás 24 vivendas por hectárea. Por outra banda, o sistema de mobilidade destas pezas baseaado no automóbil privado que presta un servizo porta a porta, e por tanto a elección do equipamento segundo as preferencias dos seus moradores.

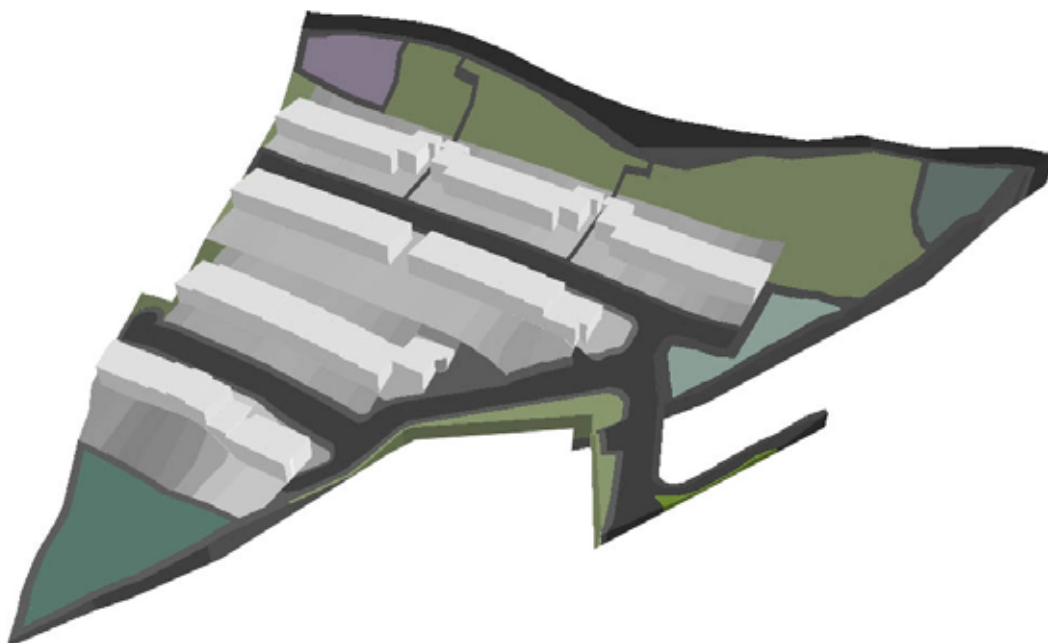


[235] Imaxe 4.3.26. PP SUNP-A3 Cross.
 Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP-A3 Cross.

O Plan Parcial da Cross ocupa o lugar deixado pola antiga fábrica de produtos químicos do mesmo nome. Neste caso o sistema xeral de zonas verdes e a dotación local de espazos libres súmanse para completar o espazo libre do PE-2. A densidade de 60 vivendas por hectárea concéntrase no centro da operación, que ven acompañada pola localización dunha grande superficie comercial. A situación do SUNP-3 se encadra na zona de alta densidade do concello de Culleredo, servida mediante unha vía férrea con escasa participación comarcal. En efecto, a estación do Burgo se atopa a menos de douscentos metros do centroide da operación.

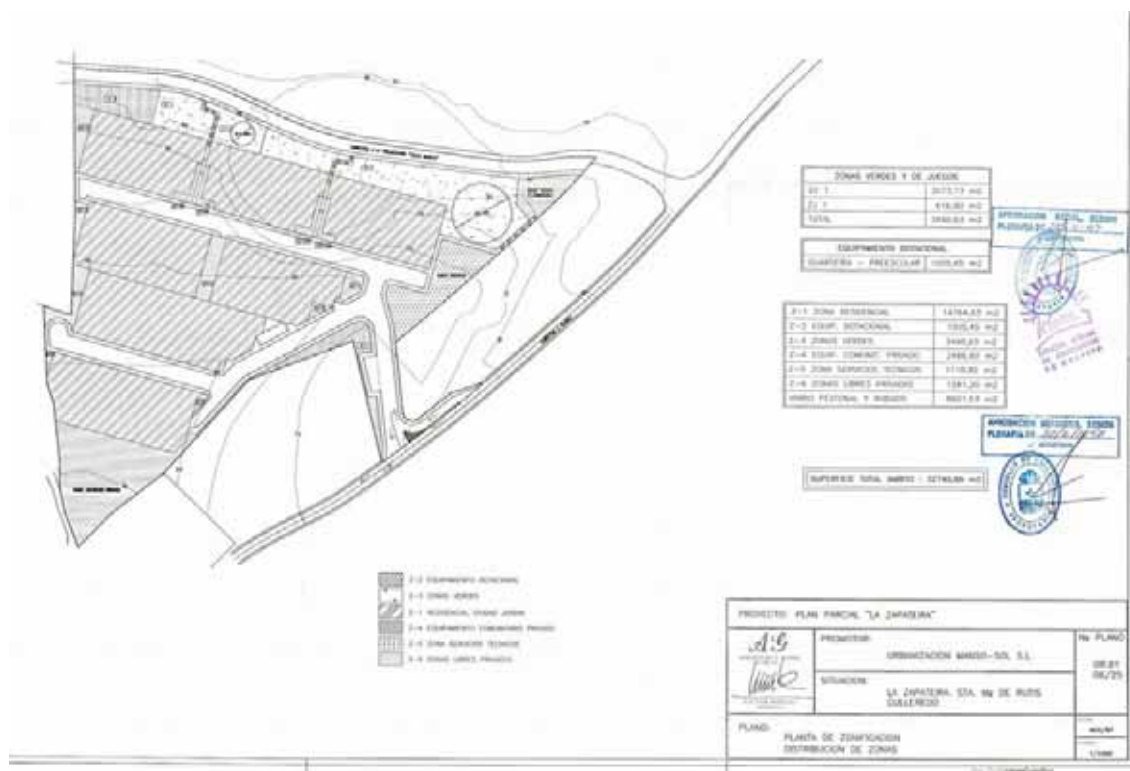


[236] Imaxe 4.3.27. Plano Zonificación. PP SUNP-A3 Cross.
 Fonte: PP SUNP-A3 Cross.



[237] Imaxe 4.3.28. PP SUNP-A2 Manso Sol.
Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP-A2 Manso Sol.

As últimas dúas actuacións desenvolvidas no SUNP-2 tamén son de vivenda unifamiliar. A primeira, é a urbanización Manso Sol con aprobación definitiva o 30 de xuño de 1998. A tipoloxía é a de vivenda en fileira sobre unha densidade global de 20 vivendas por hectáreas. A conexión viaria realizase sobre un punto da estrada local 031-043 que une Laxe con Rutis e Vilaboia, en espera da realización dos viais 18 (Zapateira-Acceso autoestrada) e 07 Lonzas-Ledoño, con conexión ao aeroporto.



[238] Imaxe 4.3.29. Plano Zonificación. PP SUNP-A2 Manso Sol.
Fonte: PP SUNP-A2 Manso Sol.

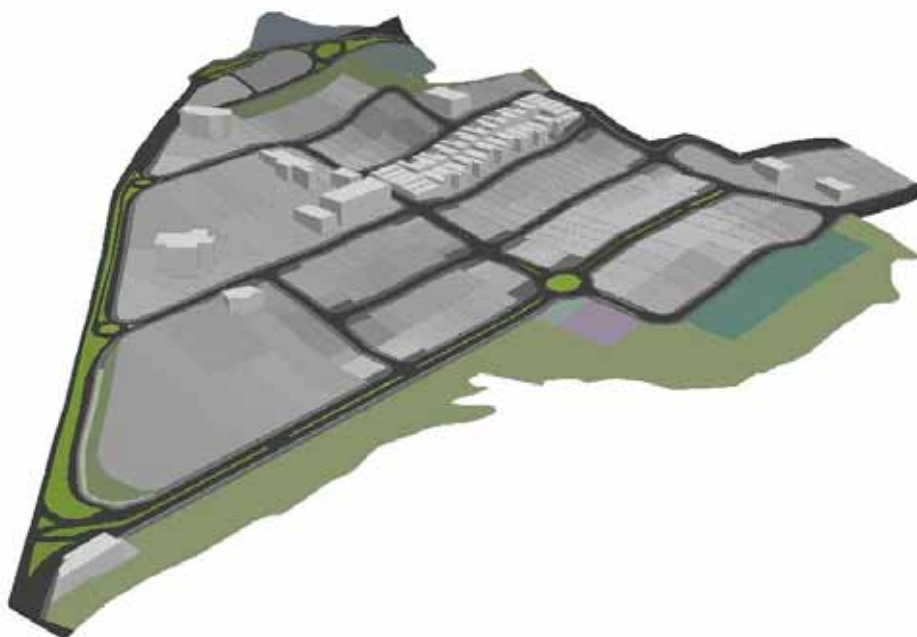


[239] Imaxe 4.3.30. PP SUNP-A2 As Enchousas.
Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP-A2 As Enchousas.

O plan parcial As Enchousas, provén dunha antiga parcelación para vivenda unifamiliar illada en solo de baixa densidade (PXOU 1970) que de esta maneira recibe saída en curso legal. Neste caso a porcentaxe privatizada chega ao 75% cunha reserva legal do 10% para zona verde que non foi executada.



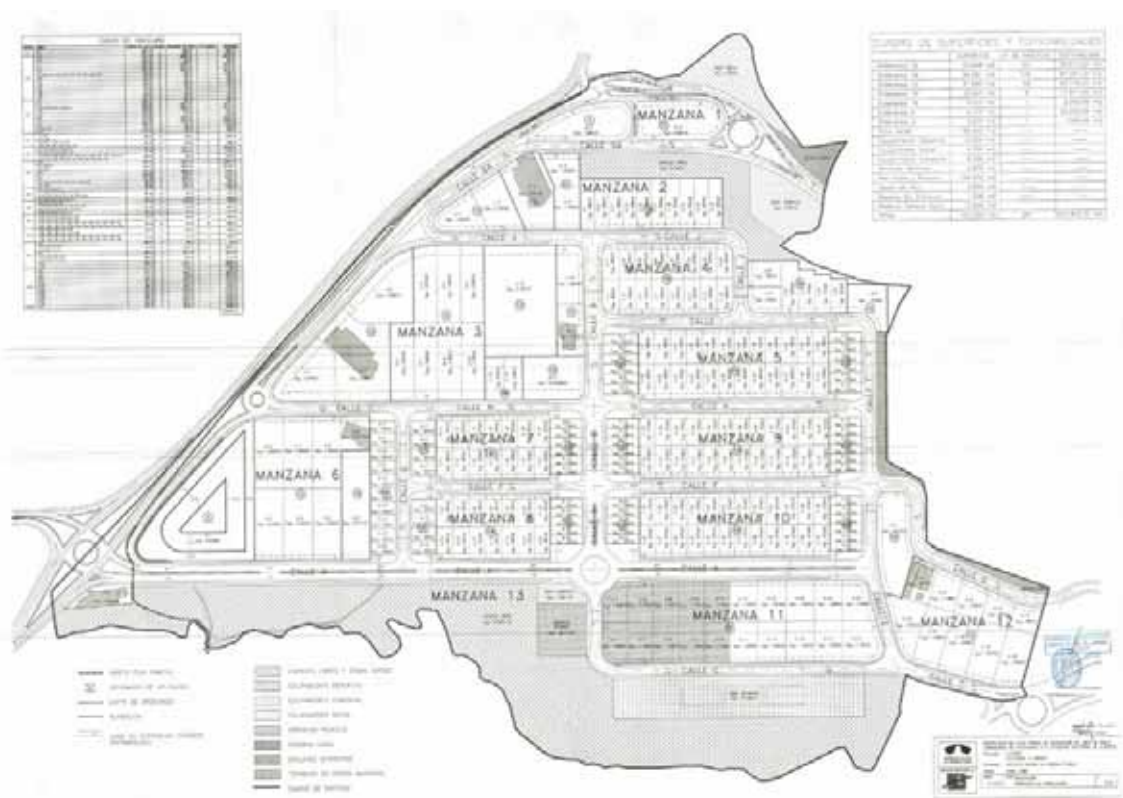
[240] Imaxe 4.3.31. Plano Zonificación-Xestión. PP SUNP-A2 As Enchousas.
Fonte: PP SUNP-A2 As Enchousas.



[241] Imaxe 4.3.32. PP SUNP-9 Polígono Industrial de Alvedro.

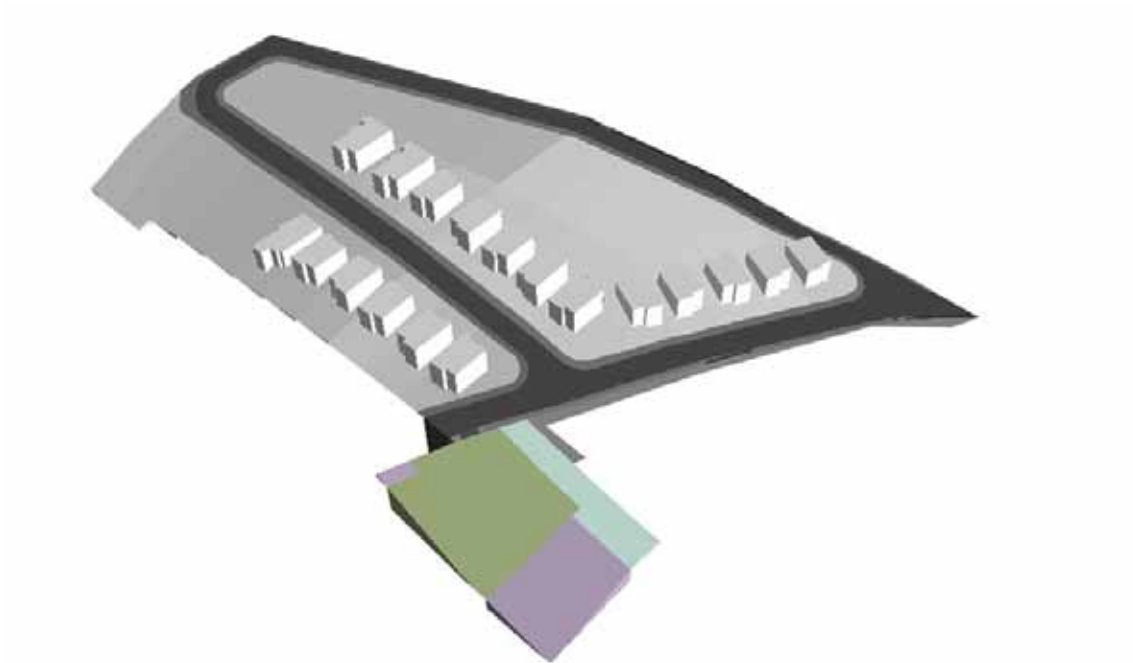
Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP-9 Polígono Industrial de Alvedro.

O polígono industrial de Alvedro con 245 parcelas, é a reposta do concello de Culleredo para a localización industrial. Sitúado preto do aeroporto do mesmo nome nel se reserva unha hectárea para usos terciarios. Como complemento, a ordenanza 8 de solo urbano industrial aparece nos arredores do devandito polígono. A situación foi elixida por tratarse dunha zona anexa as delimitacións industriais existentes e principalmente por estar dotada de accesos próximos tanto a autoestrada AP-9 como da autovía A-6.



[242] Imaxe 4.3.33. Plano Proposta de Parcelación. PP SUNP-9 Polígono Industrial de Alvedro.

Fonte: PP SUNP-9 Polígono Industrial de Alvedro.



[243] Imaxe 4.3.34. PERI Monte Alfeirán.

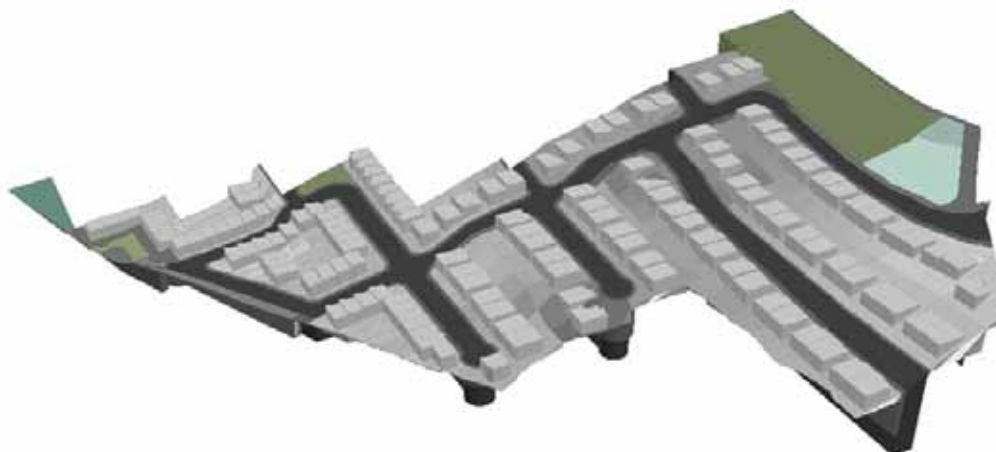
Fonte: Elaboración Propia. PERI Monte Alfeirán.

O PERI Alfeirán foi aprobado definitivamente no século XXI, e se presenta como unha peza de remate da parcelación dos anos setenta limítrofe co termo municipal da Coruña. A densidade e parella a toda a zona, que non alcanza as 20 vivendas por hectárea. Ao estar próxima a autoestrada AP-9 no seu flanco suroeste, as conexións realízanse principalmente a través da N-550 con dependencia total do vehículo particular.



[244] Imaxe 4.3.35. Plano Ordenación. PERI Monte Alfeirán.

Fonte: PERI Monte Alfeirán.



[245] Imaxe 4.3.36. PP SUNP A-6 Zapateira 1.

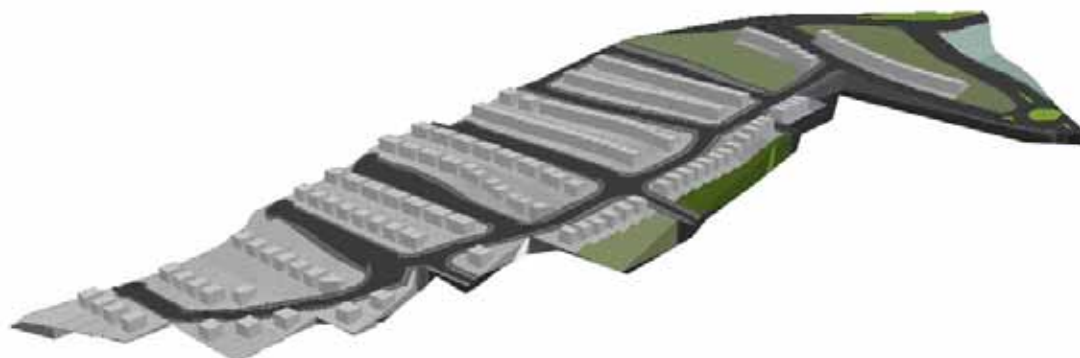
Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP A-6 Zapateira 1.

O SUNP-6 é unha porción de terreo que completa a zona apta para urbanizar nas inmediacións do campo de golf da Zapateira. Froito dunha parcelación dos anos oitenta, se propoñen dúas actuacións de vivenda unifamiliar nas súas tres tipoloxías características. A primeira se atopa rematada cun único acceso a estrada do Monte das Arcas con densidade menor de 20viv/Ha.



[246] Imaxe 4.3.37. Plano Ordenación. PP SUNP A-6 Zapateira 1.

Fonte: PP SUNP A-6 Zapateira 1.



[247] Imaxe 4.3.38. PP SUNP A-6 Zapateira 2.
 Fonte: Elaboración Propia. PP SUNP A-6 Zapateira 2.

A segunda, con aprobación definitiva que data do ano 2003, está en fase de realización. Atopámonos cunha segunda zona de ocupación de vivendas, logo da estudada no SUNP-2, que é compartida polos diferentes concellos que forman fronteira de maneira solidaria. Estas actuacións, ao estar encadrada dentro de anteriores intentos reparcelatorios, se integran dentro dunha unidade maior, pese a seguir afondando nos problemas de monofuncionalismo propio destas estruturas de asentamento afastadas de calquera núcleo, cunha dependencia total do vehículo privado para realizar calquera tipo de desprazamentos, dos que a lexislación urbanística actual non é capaz de dar resposta axeitada. A preocupación radica en que os devanditos plans de mobilidade unicamente sirvan para engrosar os documentos necesarios sen unha auténtica reflexión do problema subxacente (Herce, 2009, p. 13).

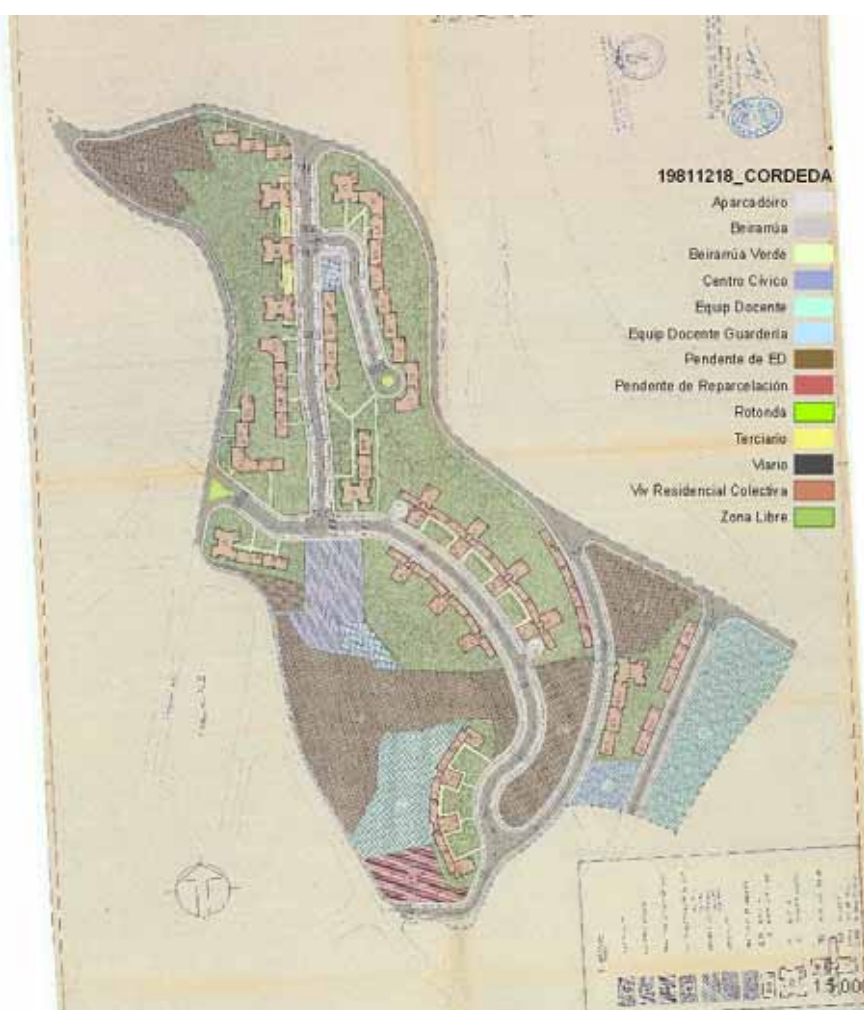


[248] Imaxe 4.3.39. Plano Ordenación. PP SUNP A-6 Zapateira 2.
 Fonte: PP SUNP A-6 Zapateira 2.



[249] Imaxe 4.3.40. PP Cordeda.
 Fonte: Elaboración Propia. PP Cordeda.

A operación de Cordeda, foi desenvolvida segundo o PXOU de 1970, despois de que se aprobaran os correspondentes plans parciais das zonas urbanas pendentes dese instrumento.



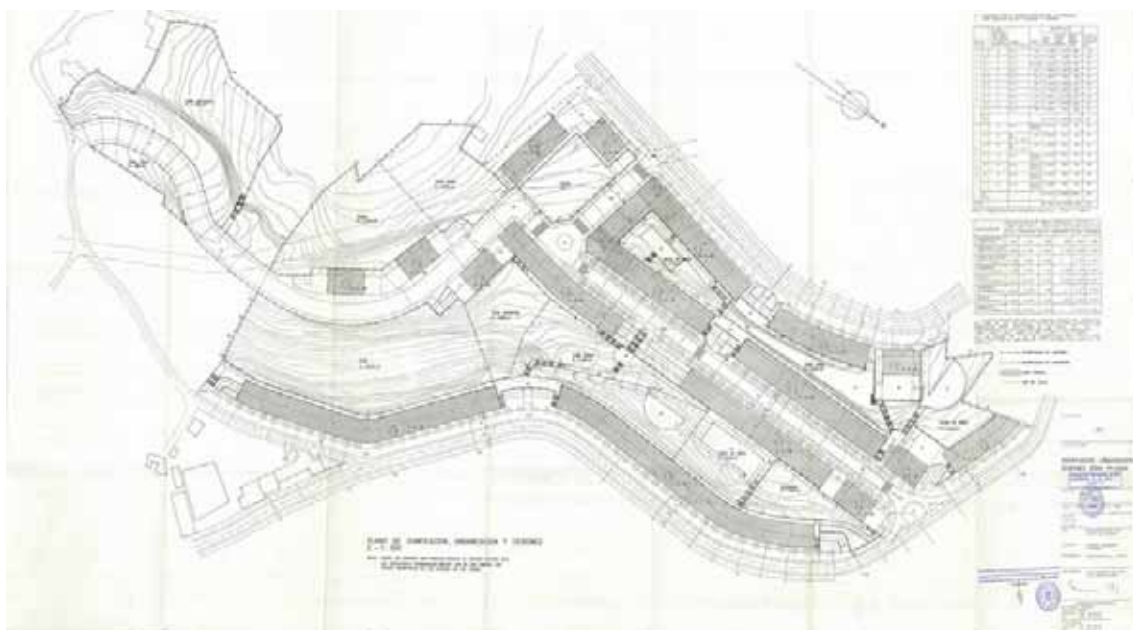
250 Imaxe 4.3.41. Plano Ordenación. PP Cordeda.
 Fonte: PP Cordeda. Elaboración Propia.



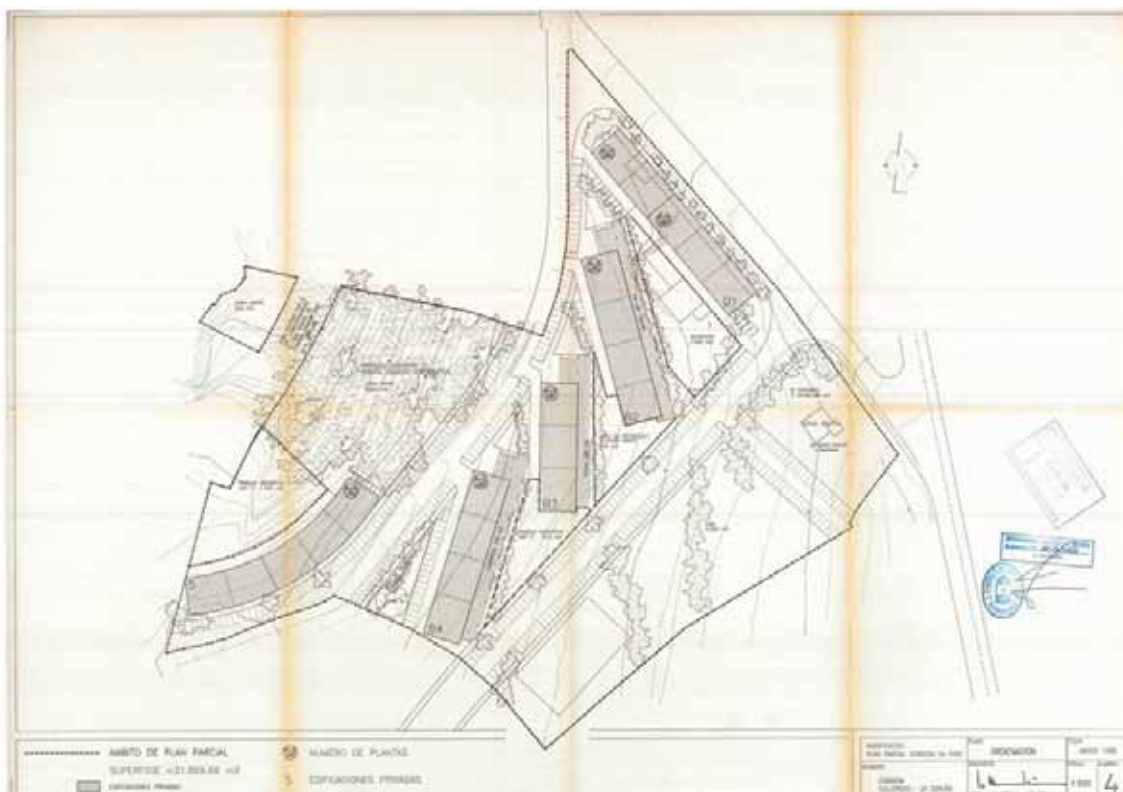
[251] Imaxe 4.3.42. MP (varias) Cordeda.
 Fonte: Elaboración Propia. MP (varias) Cordeda.

O plan orixinal, aprobado en 1981, pretendía seguir certas pautas do movemento moderno, con bloques plurifamiliares illados de ata 13 plantas que compartían a delimitación con estruturas el liña de seis plantas. A zona verde ocuparía gran parte do baleiro e se deixaban libre de vistas as estradas AC-215 (antiga AC-211 Portazgo-O Burgo) e a N-550.

As modificacións do devandito plan entre 1993 e 1998 dividiron o sector en dúas áreas coa clara intención de facilitar o desenvolvemento urbanístico paralizado por mor da existencia de varios asentamentos rurais e aos que o plan parcial remitía a un proxecto de reparcelación e estudos de detalle.



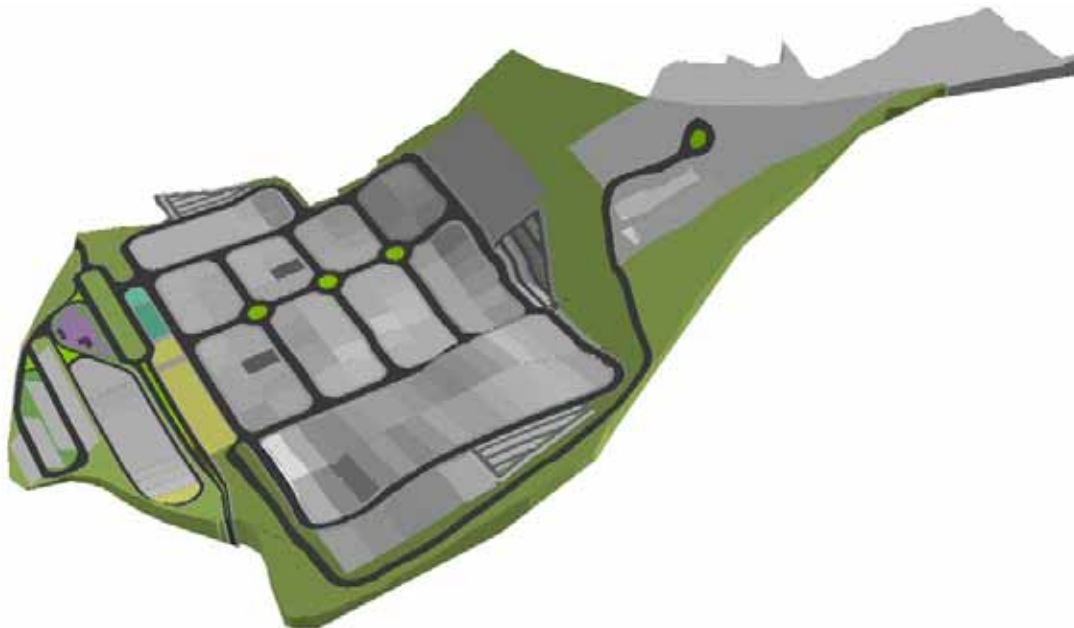
252 Imaxe 4.3.43. Plano Ordenación. PMP (varias M2, M3, M4, M6) Cordeda.
 Fonte: MP (varias M2, M3, M4, M6) Cordeda.



[253] Imaxe 4.3.44. Plano Ordenación. PMP (varias M8, M9, M10) Cordeda.
 Fonte: MP (varias M8, M9, M10) Cordeda.

Finalmente, as modificacións do plan parcial conseguiron desbloquear a situación. Respecto a estrutura viaria, apenas houbo cambios salientables. Porén foi na tipoloxía da vivenda colectiva onde se produciron as maiores transformacións. A N-500 e a AC-215 pasan a formar parte da ordenación converténdose en rúas urbanas. A limitación de alturas propostas fai que a ocupación do espazo sexa maior, e as zonas verdes se ven reducidas en parte ocupando espazos de forte pendente.

O número de vivendas proposto ven recollido do plan parcial, do que non se fixeron adecuacións á normativa vixente á hora de refacer os cálculos de aproveitamento. A operación supera as mil cen vivendas, con densidade próximas as 100 vivendas por hectárea.



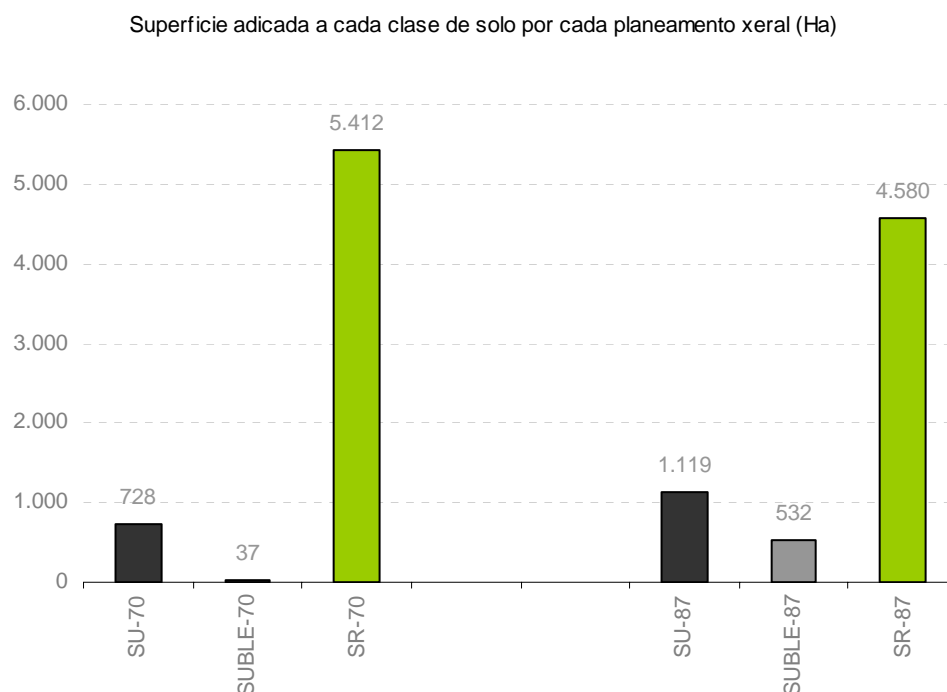
[254] Imaxe 4.3.45. Proxecto Sectorial: Centro Loxístico de Transportes.
Fonte: Elaboración Propia. Proxecto Sectorial: Centro Loxístico de Transportes.

O ultimo plan que veremos, foi redactado segundo a Lei de Ordenación do Territorio, obtendo aprobación definitiva o 21 de xullo do ano 2000. Foi gañado polo concello de Culleredo para a localización do centro loxístico de transportes. O CLT se atopa situado nunha inmillorable posición respecto ás vías de comunicación. Con servizo de trens, sen uso, acceso directo a autovía A-6 e futuro acceso do Vial 07 (Terceira Rolda de Circunvalación). Os terreos onde se asenta eran clasificados en parte como especialmente protexidos de augas e forestal. Asemade, contaba con protección especial agrícola no PXOU de 1970, protección que foi substituída no actual PXOU do ano 1987 pola de solo rústico común.

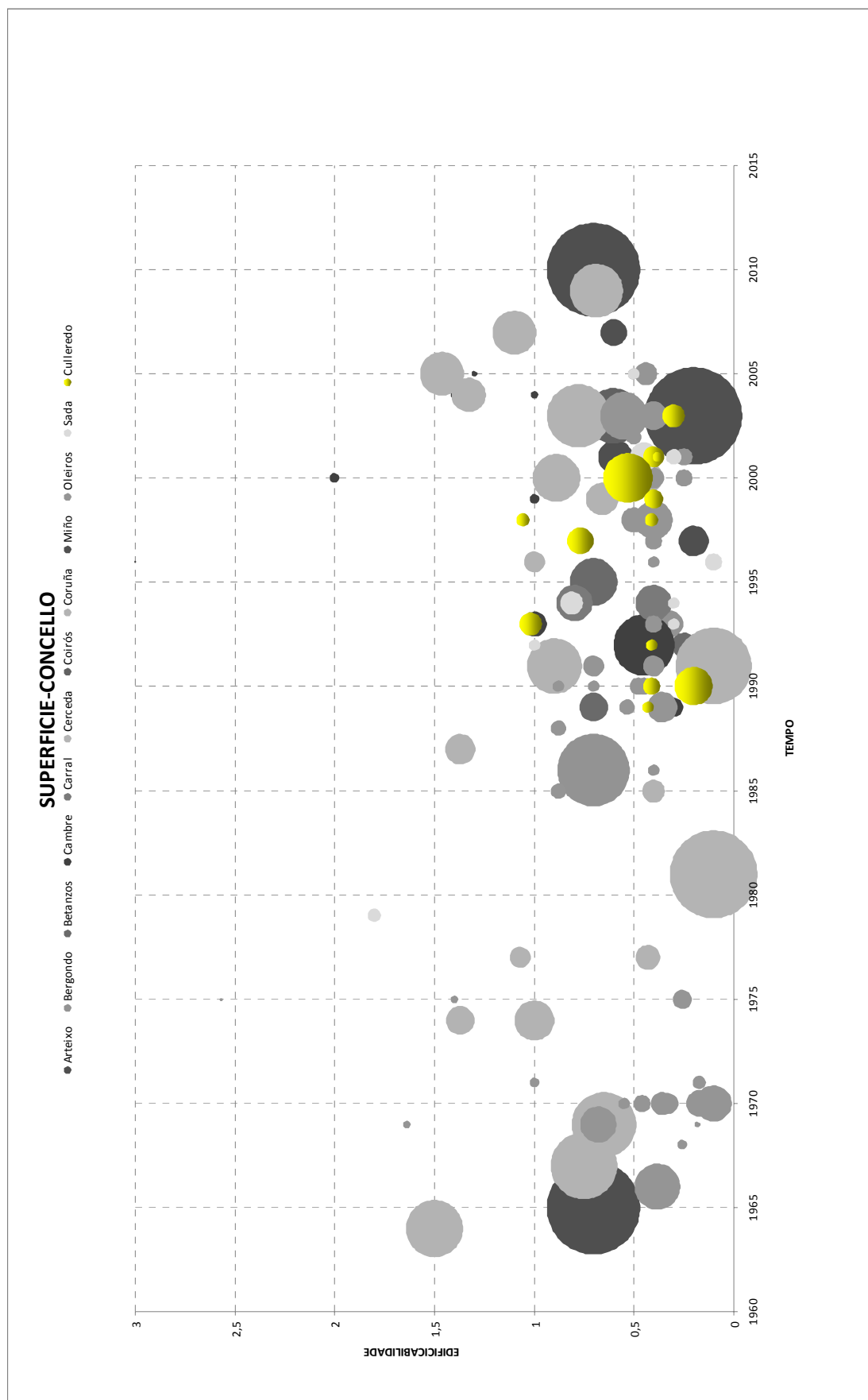


[255] Imaxe 4.3.46. Plano Zonificación. Proxecto Sectorial: Centro Loxístico de Transportes.
Fonte: Proxecto Sectorial: Centro Loxístico de Transportes.

Para rematar, incluímos a superficie adicada a cada clase de solo en cada un dos plans do concello que acadou aprobación. Nos dezasete anos transcorridos entre os dous planeamentos o máis salientable é a diminución do solo rústico a prol do urbano e urbanizable. Tamén podemos salientar a transformación en solo urbano, se ben en gran parte non consolidado, de parte do solo rústico.



[104] Gráfico 4.3.12. Superficie adicada a cada clase de solo polos sucesivos planeamentos de Culleredo.
Fonte: Elaboración Propia.



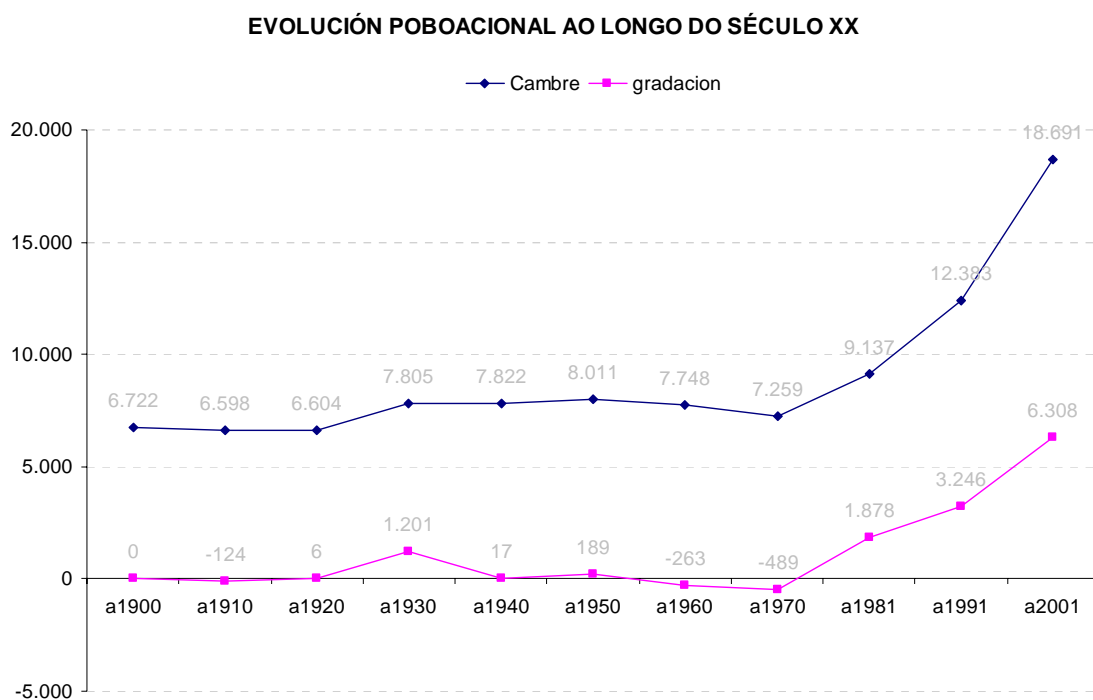
[G105] Gráfico 4.3.13. Planeamento de Desenvolvimento de Culleredo sobre o total da Área Urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

4.4. OCUPACIÓN SELECTIVA DO SOLO NO CONCELLO DE CAMBRE NA PROCURA DE ASENTAMENTO PARA NOVOS RESIDENTES.

Se continuamos a percorrer a primeira coroa de concellos que abranguen a ría do Burgo, terémonos que deter, inda que por escasas 60 hectáreas, no termo municipal de Cambre. O proceso de ocupación da parroquia do Temple se produciu dun xeito moi rápido, completando a súa morfoloxía en tan só trinta anos. A capital do termo municipal actúa neste caso, como un segundo asentamento de longa tradición, con dedicación exclusiva en materia administrativa.

A mediados da década dos noventa, entra en funcionamento un terceiro elemento no vértice nordeste que concentra as actividades produtivas do municipio. O resto do concello presenta unha serie de núcleos onde a sé parroquial posúe unha forte ligazón co entorno, ao marxe da permisividade construtiva nos bordes do sistema viario menor.

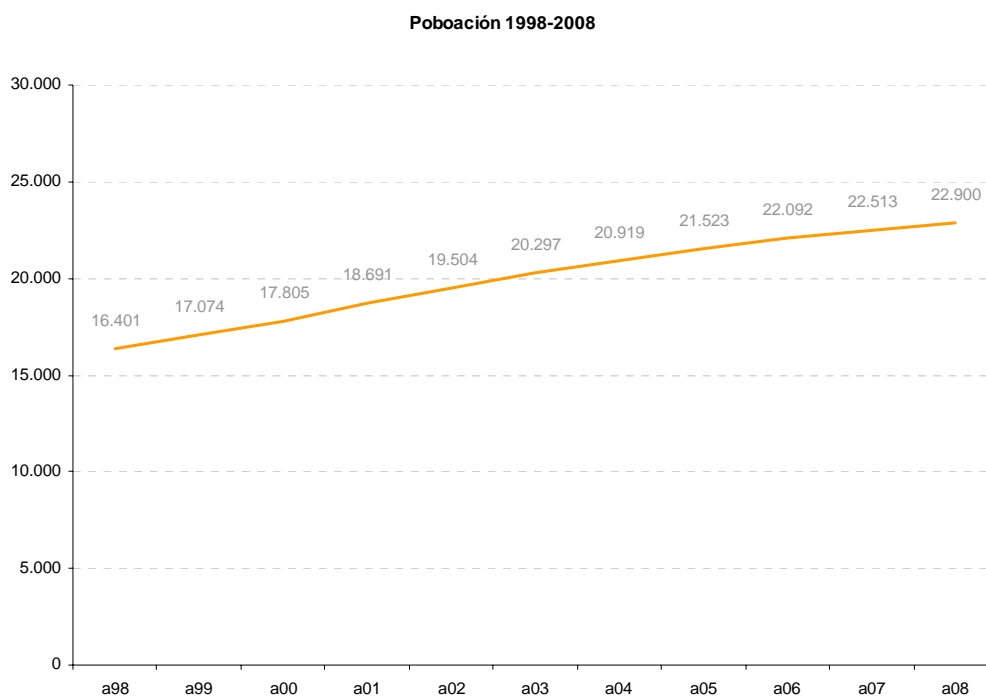
4.4.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.



[G106] Gráfico 4.4.01. Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

O Concello de Cambre tarda máis en se incorporar aos procesos metropolitanos de difusión da cidade central, principalmente debido a unha maior distancia a salvar. Sen embargo, como vimos no capítulo anterior, a construción das vías dos primeiros plans de estradas dotou de accesibilidade as capitais municipais, e con elas ao resto do concello polas que atravesaban. No que atinxe ao nivel poboacional, pódese observar unha certa estabilidade acorde coa evolución económica, que empezará a transformarse en rápido crecemento a finais da década dos setenta. A partir dese momento, os datos intercensuais serán cada vez máis acusados,

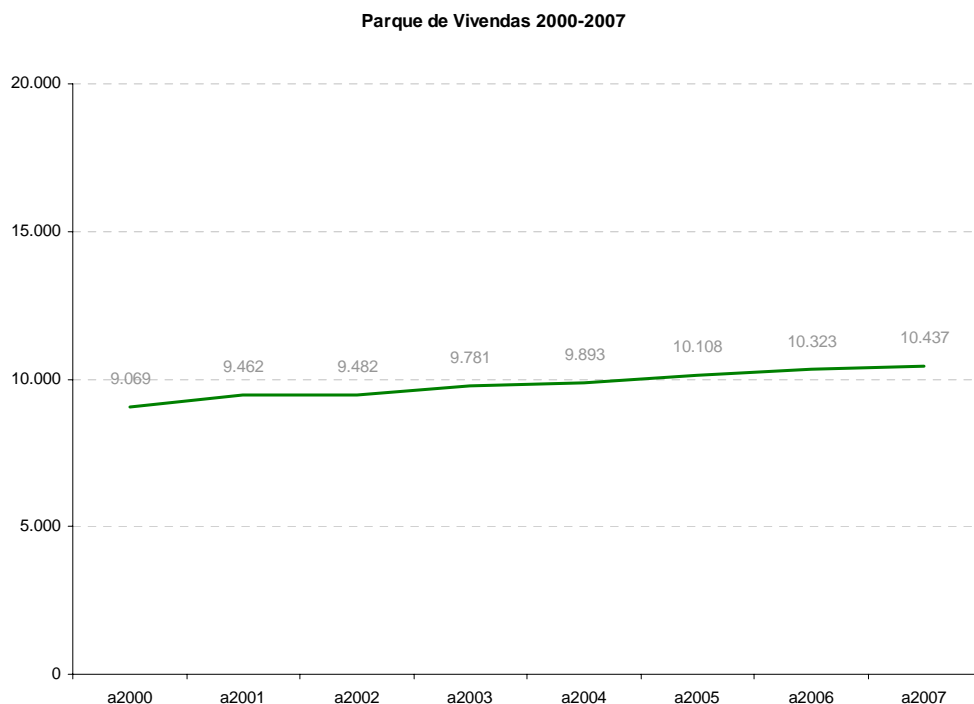
dobrando o valor do inmediato anterior. O crecemento ao longo do século XX será dun 178%, porcentaxe acorde co do resto dos concellos da primeira contorna metropolitana³²⁰.



[G107] Gráfico 4.4.02. Evolución poboacional 1998-2008.

Fonte: INE. Elaboración Propia.

Para a primeira década do século XXI, os índices poboacionais interanuais continúan a ser elevados pero modéranse con respecto á década anterior. Porén, no que respecta á vivenda, non se ten producido un incremento paralelo no seu número, con valores máis moderados en case todo o período da presente década.

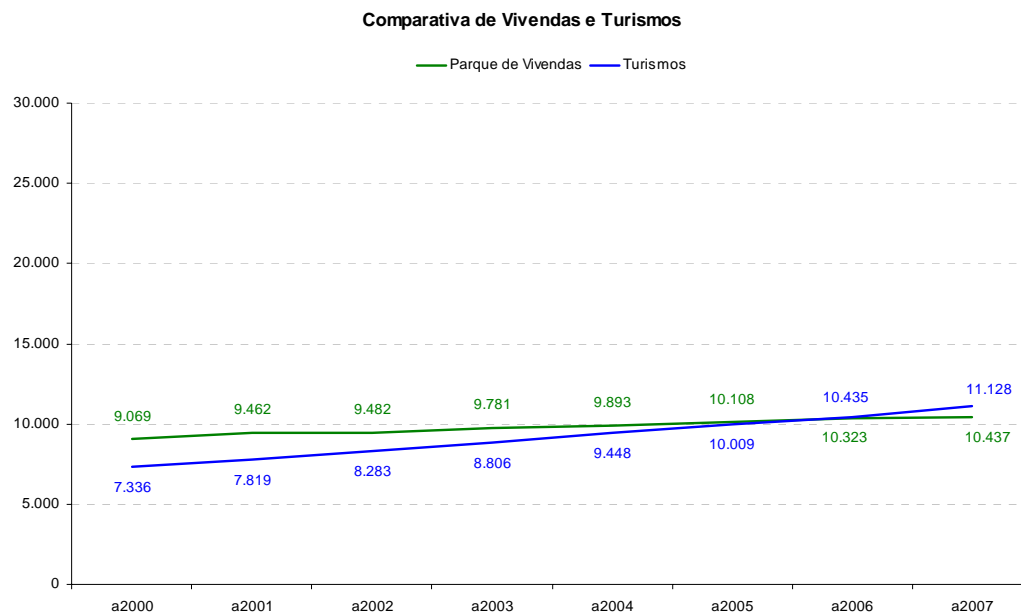


[G108] Gráfico 4.4.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

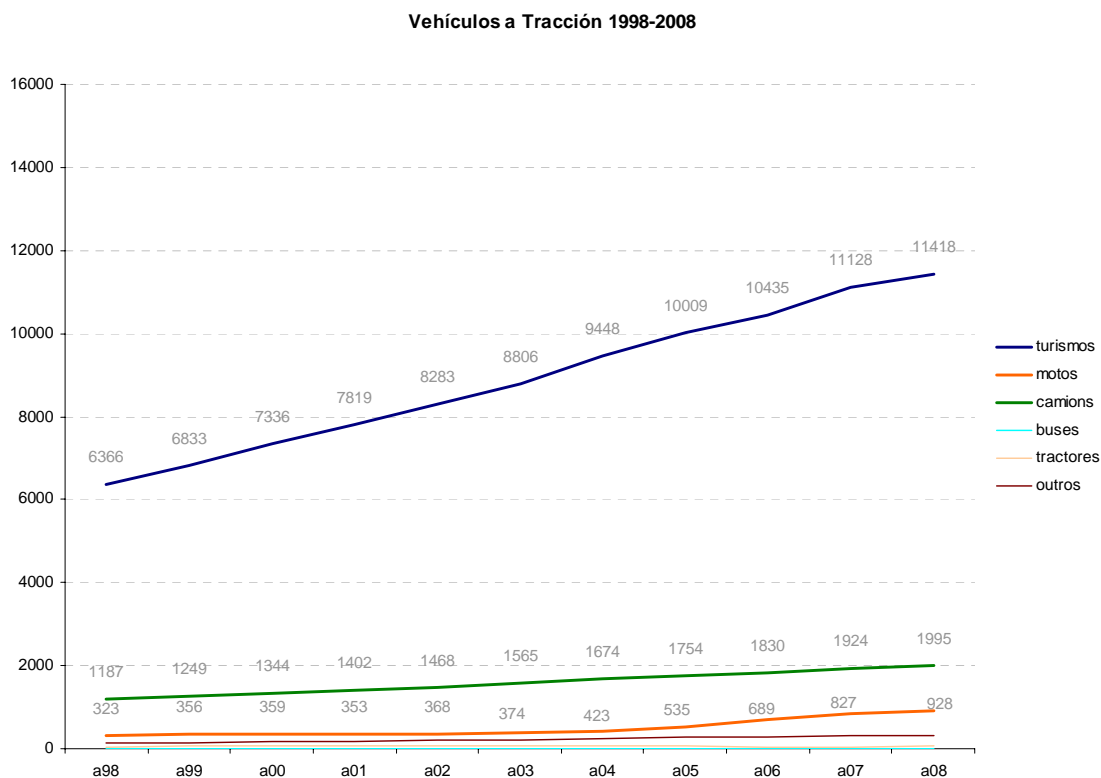
³²⁰ Véxase o capítulo 2 da tese.

A evolución do parque de vivendas no período 2000-2007 foi dun lixeiro aumento, que en termos porcentuais acada o 15%. A localización da vivenda plurifamiliar corresponde principalmente á parroquia do Temple, participando en menor medida o núcleo de Cambre.



[G109] Gráfico 4.4.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

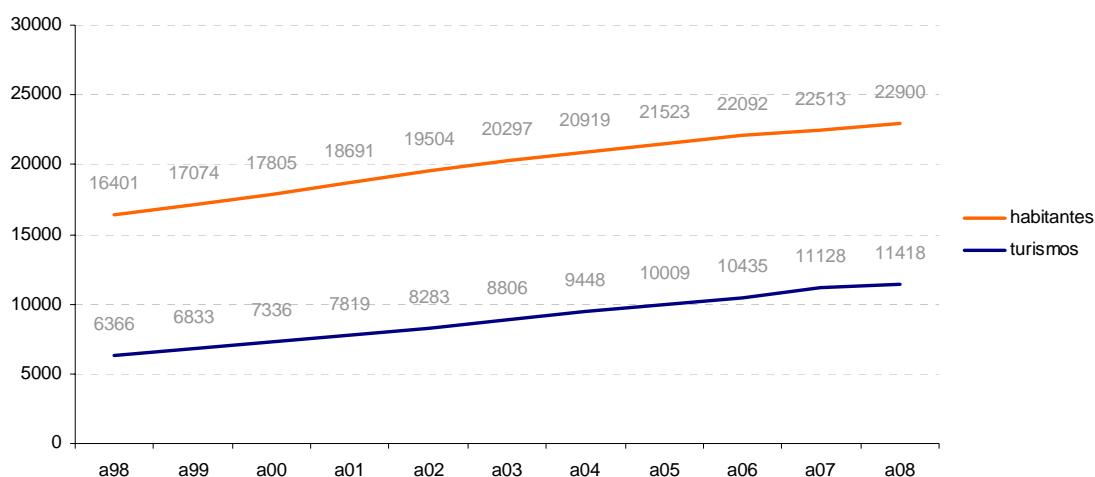
En canto ao número de vehículos, estes superan dende o ano 2006 ao número de vivendas. As causas son variadas, pero podemos remarcar a obrigatoriedade legal da construción de praza de garaxe por cada vivenda e principalmente, no número de vivendas unifamiliares con respecto ao de plurifamiliares que segue a ser máis elevado que no resto de concellos.



[G110] Gráfico 4.4.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

En efecto, se o aumento do parque de vivendas foi dun 15%, a porcentaxe en canto ao parque de turismos acadou máis do 51% en tan so sete anos, o que da idea do rápido incremento do índice de vehículos por cada mil habitantes. Se comparamos os valores extremos do gráfico 4.4.06 podemos observar que o índice de motorización por cada mil habitantes estaba situado en 388 vehículos en 1998. Este mesmo índice acada un valor de 498 turismos por cada mil habitantes, o que na práctica nos está a indicar que un de cada dous habitantes dispón de vehículo para os seus desprazamentos.

Comparativa Habitantes Vs Turismos 1998-2008

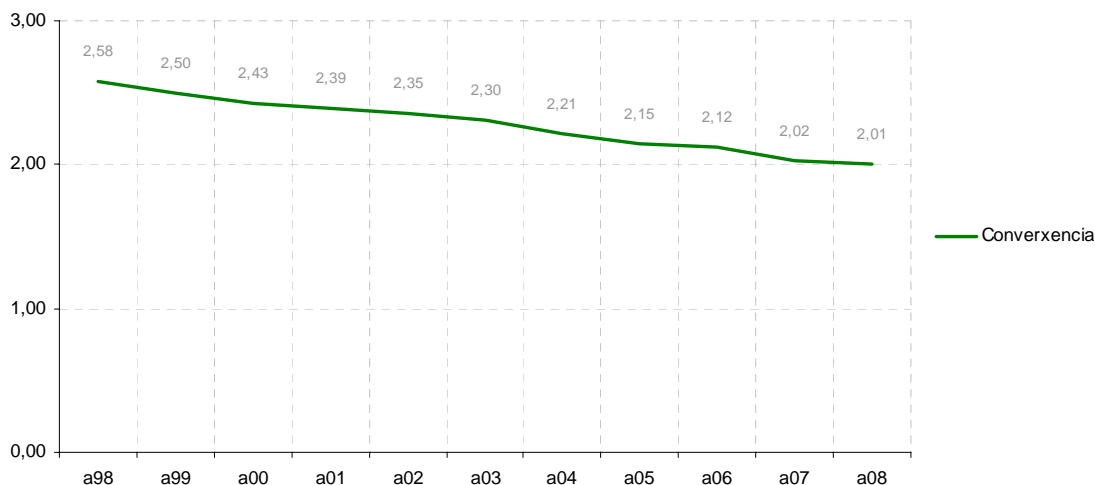


[G111] Gráfico 4.4.06. Evolución do número de turismos fronte ao incremento poboacional durante a década 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

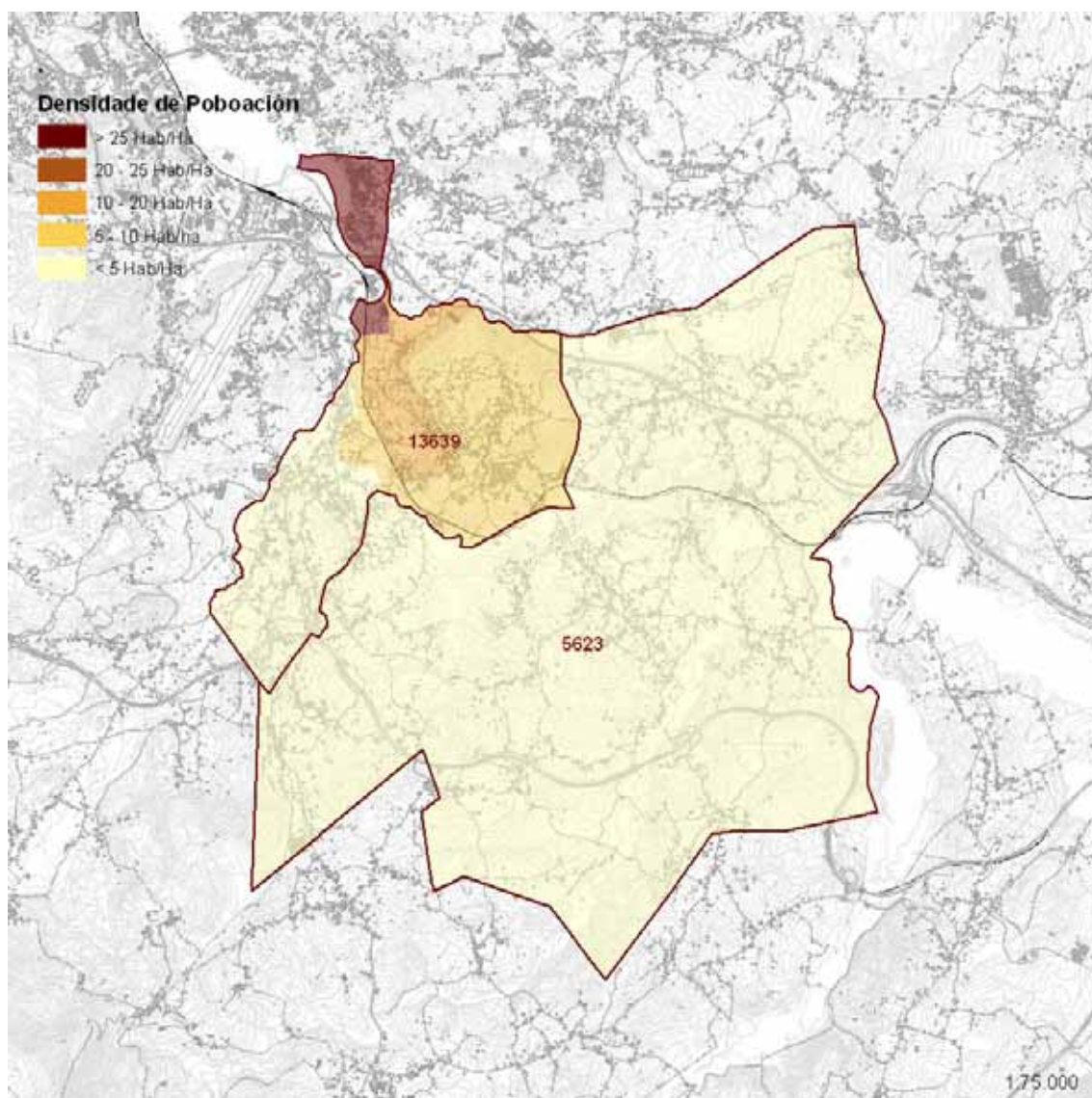
O **índice de converxencia** para o concello de Cambre, amosa para o último ano de estudo valor de 2,01, reafirmando o dito no anterior parágrafo. Por tanto, o rápido incremento da motorización está xeneralizado para o conxunto da primeira contorna metropolitana. Incluso en valores porcentuais, víamos no capítulo 2 que os concellos máis afastados rexistran valores moi superiores aos da primeira contorna.

Converxencia



[G112] Gráfico 4.4.07. Índices de Converxencia 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.



[256] Imaxe 4.4.01. Seccións Censais Cambre: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Nos mapas temáticos que elaboramos para localizar a concentración dos indicadores estudados; poboación, vivenda e vehículos, a posición dentro do termo municipal de Cambre, non deixa lugar a dúbidas. A parroquia do Temple foi a que maior taxa de crecemento experimentou tanto en números globais como en valores porcentuais de entre tódalas parroquia estudadas. Así, nestes momentos, estase a piques de colmatar a superficie dispoñible, unha vez desenvolvidas as unidades de execución en solo urbano que restaban, agás a UE-19 na parte máis setentrional do núcleo do Graxal.

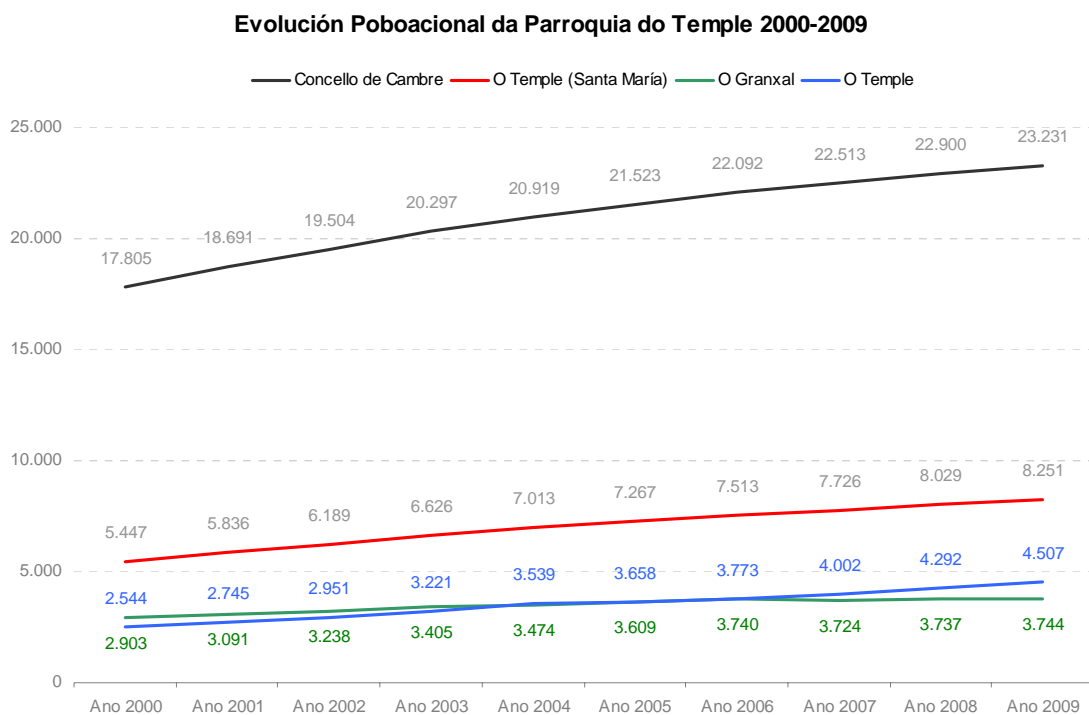
Unidade Poboacional	Ano 2000	Ano 2001	Ano 2002	Ano 2003	Ano 2004	Ano 2005	Ano 2006	Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009
Concello de Cambre	17.805	18.691	19.504	20.297	20.919	21.523	22.092	22.513	22.900	23.231
O Temple (Santa María)	5.447	5.836	6.189	6.626	7.013	7.267	7.513	7.726	8.029	8.251
O Granxal	2.903	3.091	3.238	3.405	3.474	3.609	3.740	3.724	3.737	3.744
O Temple	2.544	2.745	2.951	3.221	3.539	3.658	3.773	4.002	4.292	4.507

[T68] Táboa 4.4.01. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.

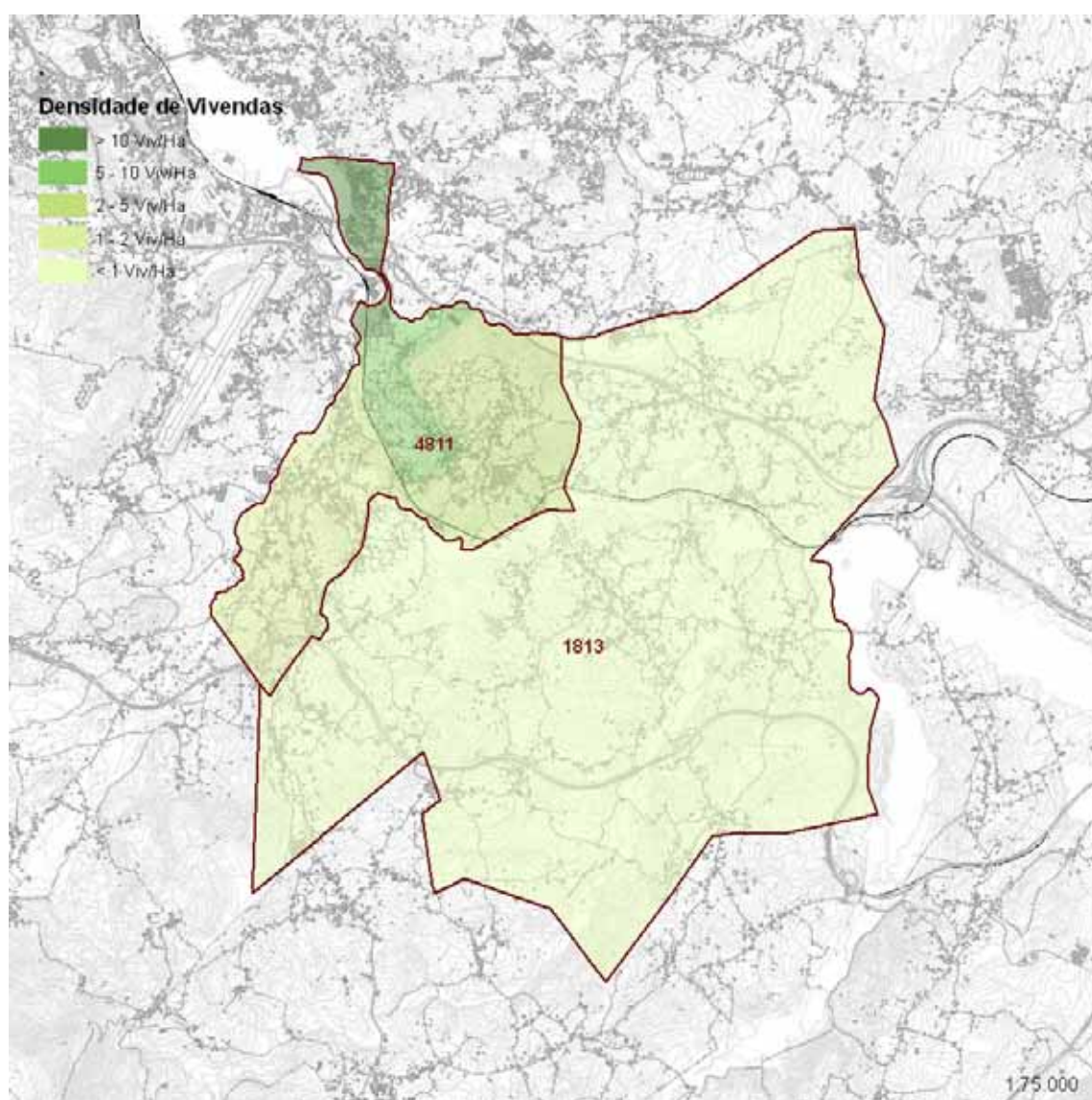


[257] Imaxe 4.4.02. Parroquia do Temple. Concentración poboacional do concello de Cambre.
Fonte: Google Maps. 2009

Ao marxe dos límites municipais, ao borde da ría se configura unha aglomeración urbana que participa da vida cidadá e da que forman parte os concellos de Culleredo, Cambre e Oleiros e resolto de xeito moi dispar en cada un deles. Neste caso, A Coruña xoga un papel secundario ao non envorcar a principal vía de crecemento sobre este espazo.



[G113] Gráfico 4.4.08. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.
Fonte: INE. Elaboración Propia.



[258] Imaxe 4.4.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

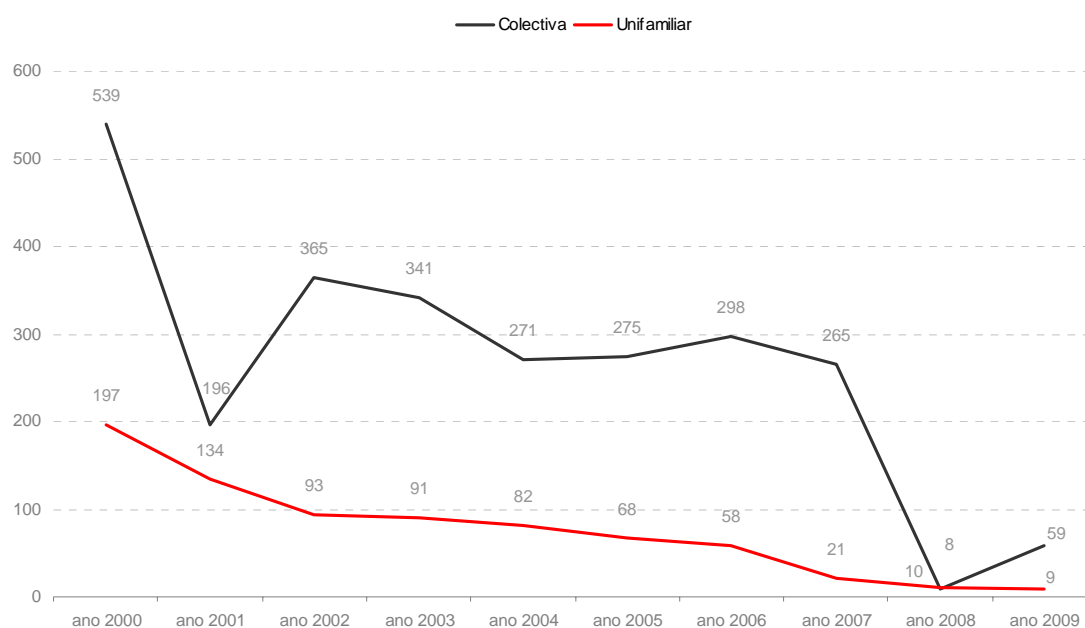
A densidade de vivendas tamén reflexa esta concentración no istmo parroquial do Temple, no que deixando ao marxe cuestións especulativas, se ten producido un barrio periférico da cidade central.

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	100	80	90	9	82	0	273	0	0	0
Colectiva Pechada	439	116	275	332	189	275	25	265	8	59
Unifamiliar En Ringleira	22	8	17	2	18	12	0	0	1	0
Unifamiliar Illada	175	126	76	89	64	56	38	19	9	9
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	0	0	20	2	0	0
total	736	330	458	432	353	343	356	286	18	68

[T69] Táboa 4.4.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Cambre. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.

O resto do concello, agás o núcleo capital do termo municipal que tamén participa da construción da vivenda colectiva, é receptor da vivenda unifamiliar que maioritariamente se constrúe con tipoloxía de vivenda illada con características de autopromoción (Informe COAG, 2010).

Datos de Visado de Viv. Colectiva fronte a Viv. Unifamiliar 2000-2009
fonte: COAG

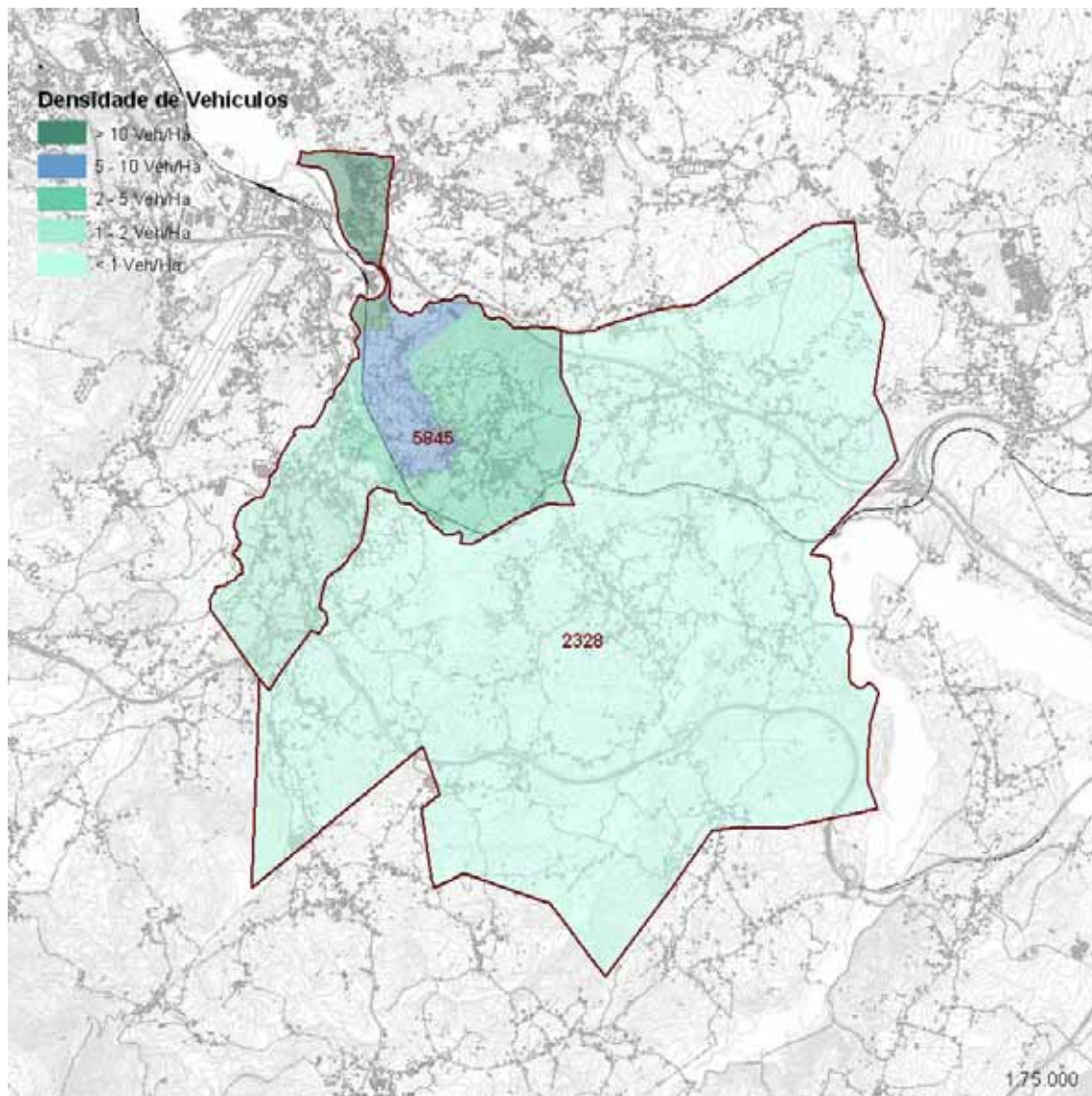


[G114] Gráfico 4.4.09. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.
 Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.

Como podemos ver no gráfico, o número de vivendas visadas experimentou o valor máximo a principios do século XXI, descendendo ao longo de toda a década, ata chegar a un período de recesión ao que non escapa tralo efecto da crise económica. En efecto, o sector da construción foi un dos máis castigados por mor da crise financeira con orixe nas hipotecas sub-prime³²¹ nos Estados Unidos.

Non obstante, debemos subliñar a colmatación dos límites do solo urbano como un factor determinante na diminución de promocións plurifamiliares no caso concreto deste concello.

³²¹ Recomendámola visita á páxina web de Leopoldo Abadía
<http://leopoldoabadia.blogspot.com/search/label/%2B%20La%20Crisis%20NINJA>. O mesmo documento está dispoñible en versión acrobat .pdf na seguinte ligazón: http://static.leopoldoabadia.com/blog_lap/ddvlap_crisis_ninja.pdf

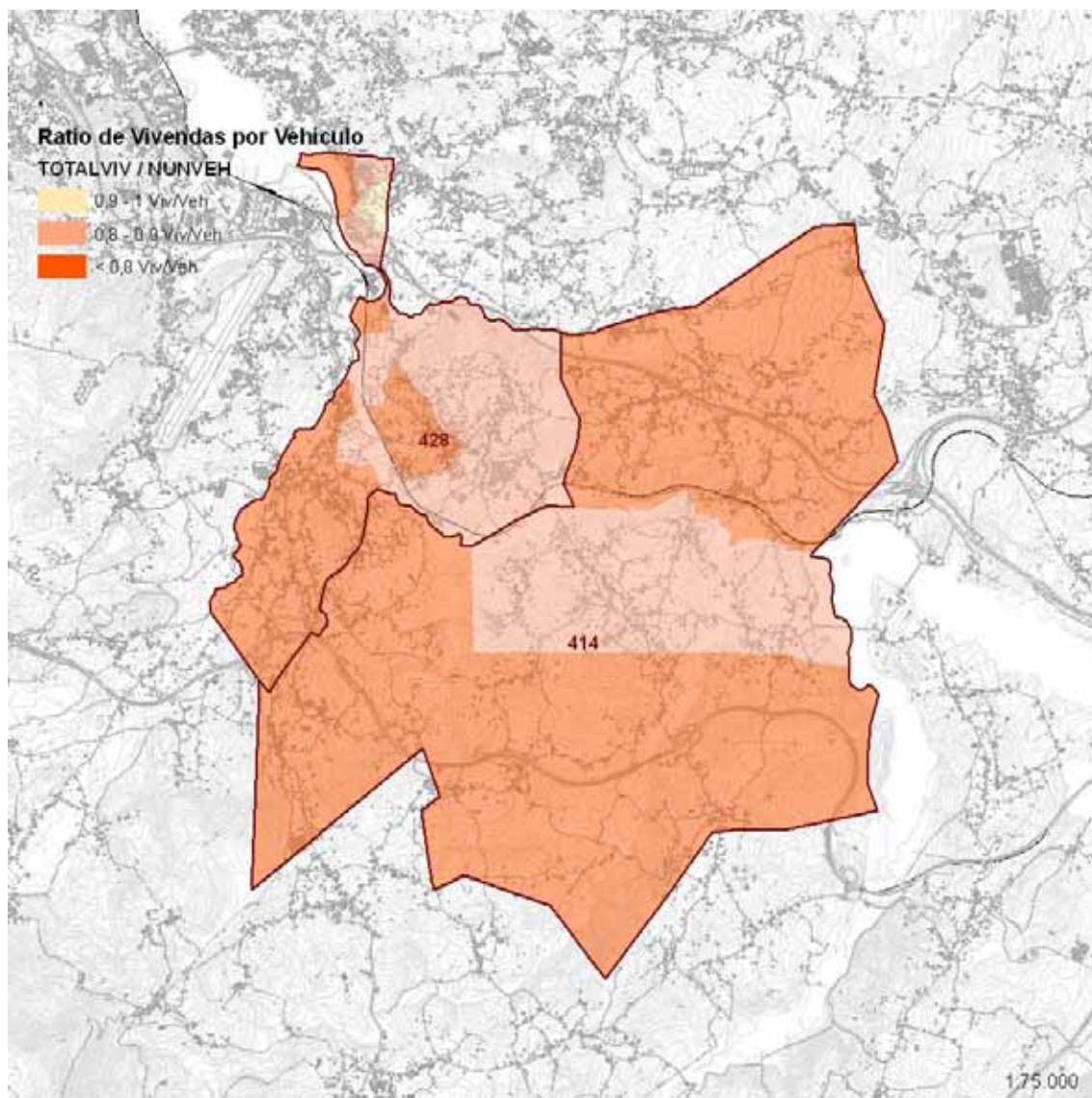


[259] Imaxe 4.4.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A situación respecto ao número de vehículos por hectárea non difire do resto dos indicadores anteriores. A Parroquia do Temple actúa como cabeza de ponte a partir da cal se van moderando os valores.

Por tanto, son as parroquias máis próximas á cidade central as que participan máis activamente da mobilidade privada. Para o estudo de tráfico compre ter en conta a imaxe 4.4.04, pois os valores asignados máis aló da parroquia de Santa María de Cambre descendén con respecto aos núcleos que ocupan as principais vías de comunicación do concello, coma teremos oportunidade de por de manifesto no vindeiro capítulo.

O Número de vehículos do primeiro distrito é de 5.845 mentres que no segundo se superan os 2.328 para unha poboación de 5.623 persoas. En ámbolos dous casos os valores superaban o número de vivendas ocupadas para o ano 2001.



[260] Imaxe 4.4.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Para finalizar, o ratio de vivendas por vehículo nos está a indicar, coma nos anteriores casos analizados a dependencia do vehículo privado no que unicamente un pequeno sector da parroquia do Temple modera a proporción de vehículos fronte ao da vivenda.

Os valores máis acentuados atópanse nas zonas con maior proporción de vivenda unifamiliar, na que a maioría dos desprazamentos se producen en turismo. Asemade, a zona con menor accesibilidade das parroquias de Brexo e Bribes son as que rexistran valores menos acusados, inda superan a proporción de 100 vehículos por cada 90 vivendas.

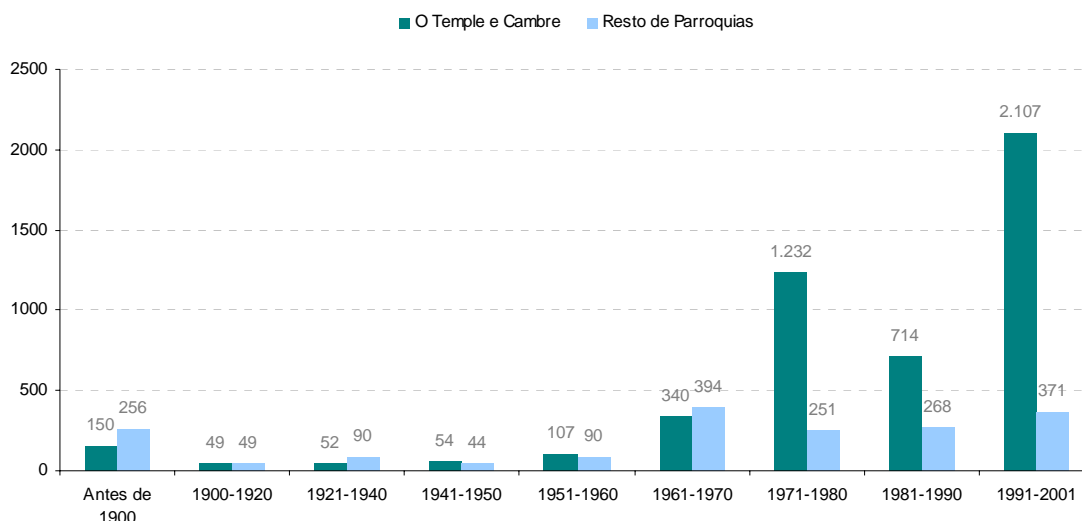
A taxa de motorización, no ano 2001 ascendía a 428 vehículos por cada 1.000 habitantes no primeiro distrito, e a 414 no segundo distrito, valores parellos máis compe advertir a diferenza poboacional entre os dous sectores, a favor do primeiro en case 3/4 da poboación.

4.4.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

As claves do nivel poboacional adquirido polo concello de Cambre estánolas vendo segundo analizamos a lectura dos datos. Tamén conseguimos descifrar onde é con que forza se produciron estes cambios, que deixan en barbeito as zonas colindantes en espera de se incorporar ao proceso de construción da cidade.

Unha cidade marcada polo ritmo do transporte individual, no que a cidade central segue a exercer un control hexemónico no contexto da área urbana, pero no que tamén empezan a aparecer zonas, preferentemente áreas industriais máis tamén centros comerciais (López de Lucio, 2004) que actúan como focos secundarios da diáspora diaria vehicular.

Número de Vivendas Segundo a Data de Construción. Censo 2001



[G115] Gráfico 4.4.10. Número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

O gráfico adxunto, 4.4.10 reflicte esta tendencia á concentración nas parroquias máis próximas á cidade central e as zonas de maior accesibilidade, cun incremento notable da produción de vivenda, mentres que o restos de parroquias acomodaron o seu solo ao desenvolvemento de pequenas autopromocións de vivenda unifamiliar tanto nos núcleos rurais como diseminadas no resto do territorio.

Obsérvase que o maior pulo recibido foi o da última década do século XX nos núcleos de Cambre e O Temple, nunha primeira etapa de maneira espontánea, máis despois sancionada polos sucesivos planeamentos do termo municipal.

A. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1986.

Ata o ano 1986, o concello de Cambre se rexía polas Normas Subsidiarias Provinciais³²² do ano 1977. A aprobación da lei que adaptaba a lei do solo estatal do ano 75 (TR, 1976) o 19.07.85 e a rápida concentración de poboación que se estaba a dar en certos puntos do concello, precipitan a creación dun documento propio que *“permita encauzar el desarrollo urbano”* (Documento de Memoria das NSP-1986, páx. 1.)

Sen embargo, o mesmo documento subliña o seguinte; *“Hoy no puede limitarse un estudio urbanístico al análisis individualizado de los distintos municipios”,* (Documento de Memoria das NSP-1986, páx. 2). Máis adiante, sinala a carencia do chamado Plan Director Territorial de Coordinación, enunciado na Lei do Solo do ano 1975. Por tanto, o esforzo na creación dunha certa orde se concentrará naquelas zonas do concello que están a ser transformadas con maior virulencia coa simple aplicación das normas provinciais, como sinala o mesmo documento das NSP: *“Destacan el núcleo de O Temple en ejecución, en el que existen edificios de hasta 5 y 6 plantas, que producen densidades excesivas, sus dotaciones son escasas, como es el caso de la depuradora, incapaz de absorber los afluentes y carente del obligado emisario, etc”* (Documento de Memoria das NSP-1986, páx. 15.). O desenvolvemento se vai producir maioritariamente mediante estudos de detalle, dado o nivel edificatorio acadado. Tamén haberá espazo para artellar unha proposta de solo apto para urbanizar residencial de 3 Ha. e unha densidade de 60 viv/ha, que non se chegou a desenvolver.

O documento da memoria deixa claro que a redacción das normas nacen, non tanto coma instrumento regulador e planificador do futuro, senón como aparato de necesidade imperiosa que oriente o que de xeito espontáneo se estaba a dar en todo o termo municipal; tanto na proliferación da vivenda unifamiliar en torno ás vías públicas como na actuación de alta densidade da parroquia do Temple.

O reparto da superficie na clasificación do solo e o número de vivendas novas propostas nas NSP son as seguintes:

1. Sobre solo urbano:
 - a. O Temple; con 33,12 Ha. que permiten un aumento de 1.500 vivendas.
 - b. Cambre; proposta de 1.800 novas vivendas sobre as 800 existentes.
 - i. 13,93 Ha. SU Denso.
 - ii. 5,5 Ha. SU de Media Densidade.
 - iii. 29 Ha. SU de Baixa Densidade.
2. Sobre solo urbano en núcleo rural tradicional: 120 Ha con posibilidade para 1.000 novas vivendas unifamiliares en parcela mínima de 400 m².
3. Sobre solo non urbanizable (Solo rústico común e solo non urbanizable de núcleo rural): 190 Ha. con permisividade para a construción de 800 vivendas en parcela mínima de 800 m². Sobre solo rústico a parcela edificable mínima aumenta ata os 1.500 m².
4. No solo apto para urbanizar atopámonos con varios supostos:

³²² AD 06.05.77.Publicadas no BOE nº153, de 28.06.77 e BOP nº126, 03.06.1977.

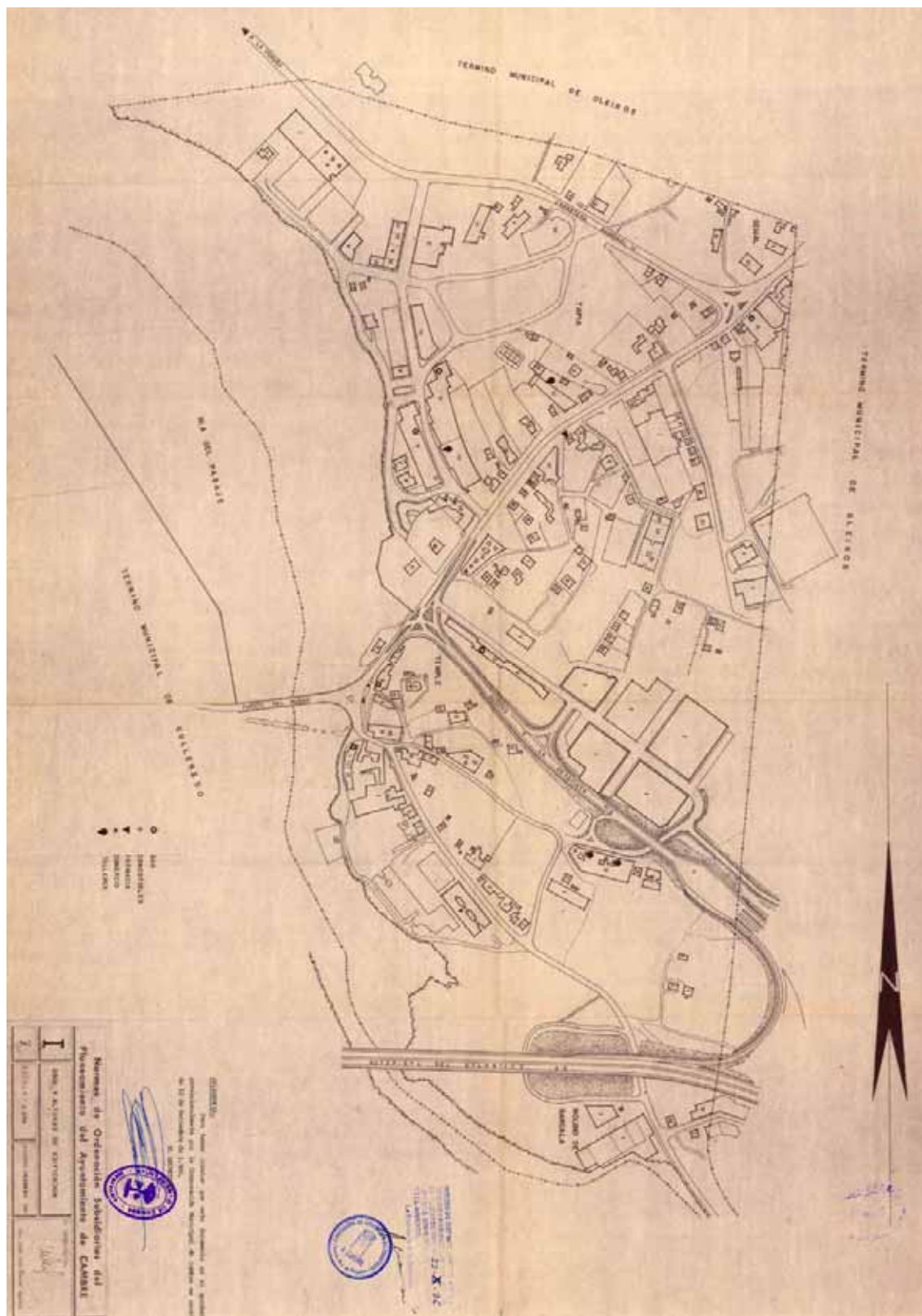
- a. O Temple: Residencial 3 Ha. e 60 viv/ha.
- b. Os Campós: Residencial con 30 viv/ha.
- c. SAU Industrial no Temple con 2 Ha.
- d. SAU Industrial A Barcala con 17 Ha que logo sería recualificado para a construción de vivenda de protección.
- e. SAU Industrial do Espírito Santo con 84 Ha. de superficie.

Ordenanzas en solo urbano. NSP de 1986						
		Tipoloxía / Localización	Edificabilidade (m2/m2)	Parcela mínima (m2)	Altura en plantas	Ocupación da parcela
Núcleo Urbano	Residencial denso	Mazá pechada ou bloque	4	-	4 (12,5 m)	-
	R.media densidade	Colectiva ou unifamiliar	0,7	400	3 (10 m)	30%
	R. baixa densidade	Unifamiliar	0,3	1.000	2 (7 m)	15%
		Industrial	3 (m3/m2)		(9 m)	70%
Solo Urbano de Núcleo Rural		Tipo A	0,5	400	2 (6 m)	35%
		Tipo B	0,25	600	2 (6 m)	20%
		Talleres Industriais	-	1.500	-	20%
Unidades de Actuación en solo urbano		Cambre (5)	1	-	-	-
		O Temple (7)	0,8 a 0,5	-	-	-
		UA-13. Meixigo	-	-	-	-
		UA-14 Arrigada	-	-	-	-
Ordenanza Finca Protexida		Finca Protexida	0,25	-	2 (7m)	-

[T70] Táboa 4.4.03. Ordenanzas en Solo Urbano das NSP 1986 de Cambre.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP de Cambre de 1986.

Ordenanzas en solo apto para urbanizar. NSP de 1986					
Cualificación	Tipoloxía	Edificabilidade (m2/m2)	Parcela mínima (m2)	Altura en plantas	Densidade (viv/ha)
Residencial	Colectiva	0,65	-	3 (10 m)	60 viv/ha
	Unifamiliar	0,4	-	2 (7 m)	30 viv/ha
Industrial		3 m3/m2	400	(9 m)	

[T71] Táboa 4.4.04. Ordenanzas en Solo Apto para Urbanizar das NSP 1986 de Cambre.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP de Cambre de 1986.



[261] Imaxe 4.4.06. Plano de Información de uso e altura da edificación. NSP 1986.
Fonte: plano 7 de Información. NSP 1986.

A imaxe 4.4.06 representa o levantamento cartográfico do ano 1981 usado para os planos de información na redacción das NSP. En primeiro lugar, podemos apreciar a substitución dalgunhas vivendas unifamiliares por bloques ao longo da DP-1705, O Temple-Cambre, e nalgún camiño que conflúe na chamada Costa da Tapia, pola que discorría a antiga estrada real (Nárdiz, 2008). O resto do territorio se atopaba densamente poboado de vivenda unifamiliar,

nalgún caso provinte de reparcelacións, e dun asentamento industrial recollido como ZIE³²³ que aproveita o acceso privilexiado da autoestrada. A igrexa de Santa María do Temple, outrora de gran importancia xunto coa de Santiago do Burgo, restará como un elemento alleo aos procesos que se aveciñan.

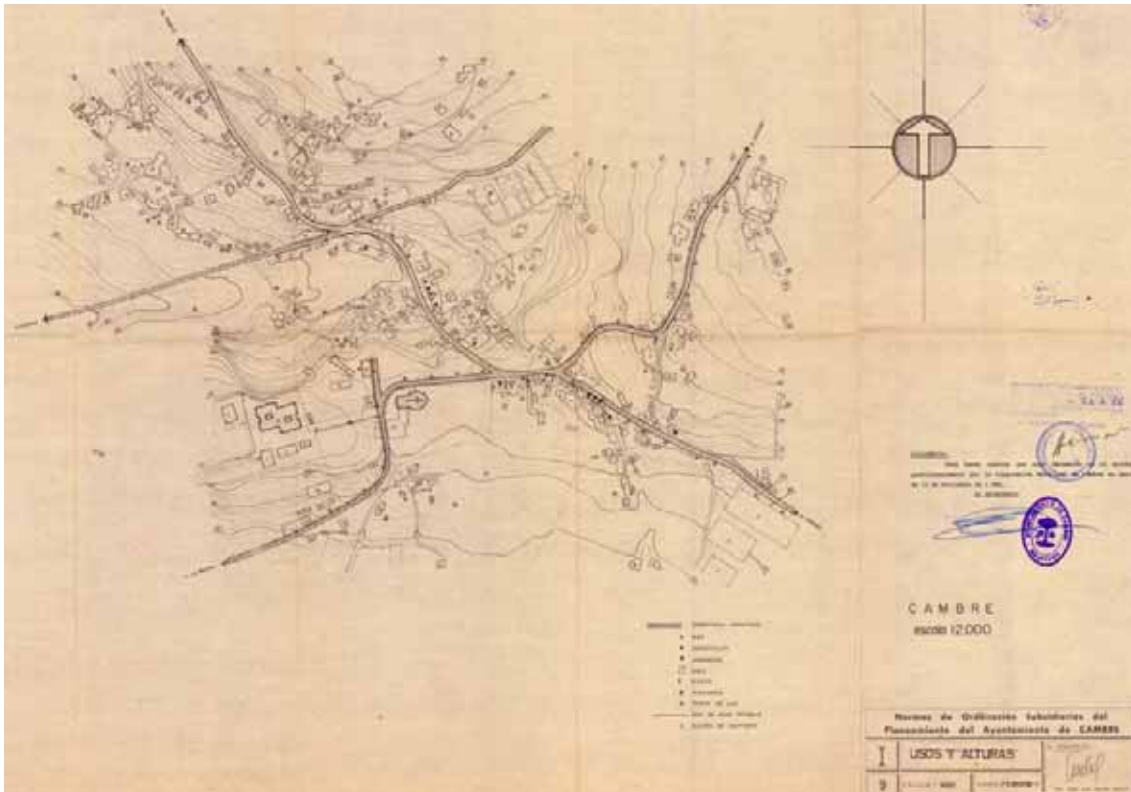


[262] Imaxe 4.4.07. Distribución dos seis núcleos do Barrio. Localización do Centro Cívico e outros equipamentos.
Fonte: plano 9 de Ordenación: núcleo do Temple. NSP 1986.

O plano de ordenación do solo urbano do Temple dará luz verde á construción xeneralizada de vivenda colectiva formalizada, na maioría dos casos, en mazás pechadas. Nas parcelas aínda libres, se optará pola ordenación segundo unidades de execución a desenvolver mediante estudo de detalle.

As características socioeconómicas deste barrio non difire, no seu primeiro momento dos barrios que temos visto con anterioridade, netamente; O Burgo, Acea da Má, Meicende e Arteixo.

³²³ Zona de Industrialización espontánea, recollida na Gran Área de Expansión Industrial da que forma parte.



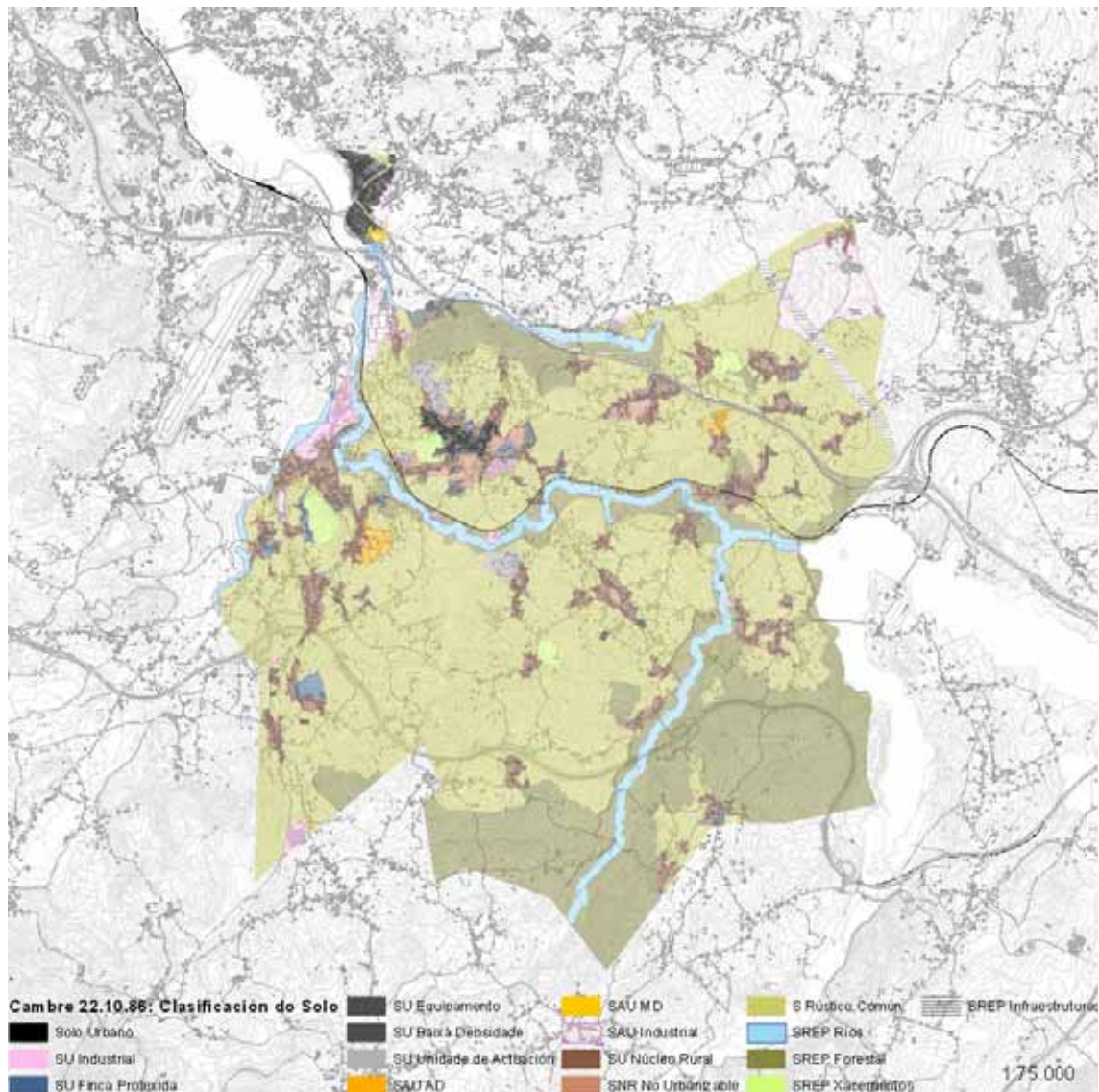
[263] Imaxe 4.4.08. Plano de Información. Usos e Alturas. NSP 1986.
 Fonte: plano 9 de información. NSP 1986.

No caso da capital municipal, podemos apreciar no plano de información de usos de 1981 (imaxe 4.4.08) o protagonismo aínda patente da senlleira igrexa de Santa María de Cambre dentro do cruce de camiños que supón este lugar. Destacan en segundo termo un equipamento docente ocupando parte da zona do castro e a casa consistorial. Á dereita da imaxe pódese apreciar o asentamento industrial espontáneo de nome Polígono de Graduill, con características parellas ao anterior.



[264] Imaxe 4.4.09. Plano de ordenación: Aliñacións e usos pormenorizados. NSP 1986.
 Fonte: plano 9 de Ordenación: núcleo de Cambre. NSP 1986.

No plano de ordenación a vivenda colectiva ocupará o espazo central do núcleo disposto no entrecruce de varias estradas. Namentres, os exteriores se ordenarán con unidades de actuación de vivenda unifamiliar



[265] Imaxe 4.4.10. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1986.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación..

O plano de clasificación do solo do termo municipal (imaxe 4.4.10), resulta revelador en canto a política de vivenda e crecemento poboacional do concello. Potenciando os dous núcleos principais do Temple e de Santa María de Cambre. Os solos con características de núcleo rural son contidos na súa delimitación, e unicamente nos arredores da N-550 e AC-213 as formas se alongan seguindo o viario existente.

Os asentamentos industriais tanto consolidados coma os propostos a desenvolver mediante plan parcial, aparecen nos lindes do concello sempre acompañados de vías de comunicacións principais. En canto ao solo especialmente protexido pódese apreciar de xeito nido a importancia que adquiren os cursos fluviais; concretamente o río Mero e os seus afluentes o Brexa, o rego da Gándara e o río Valiñas que fai fronteira natural co concello de Culleredo. Este

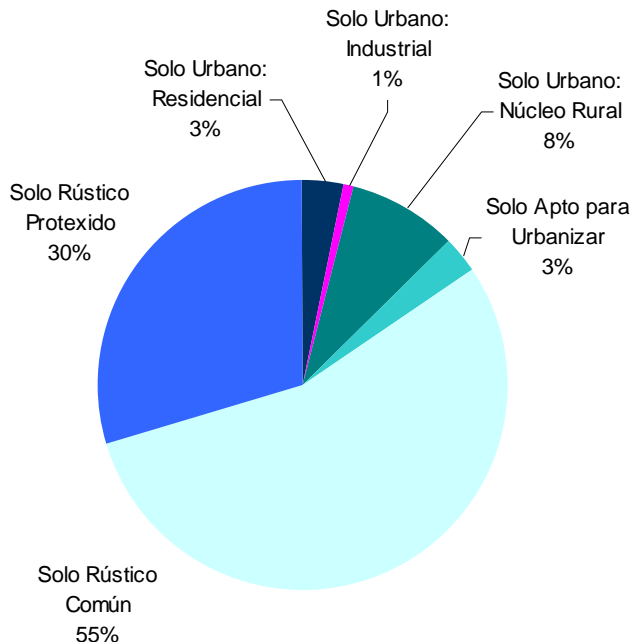
último é aproveitado polos asentamentos industriais e a súa calidade ambiental atópase moi resentida.

NSP 1986	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	509
Solo Urbano: Residencial	129
Solo Urbano: Industrial	41
Solo Urbano: Núcleo Rural	339
Solo Apto para Urbanizar	118
Solo Rústico Común	2.197
Solo Rústico Protexido	1.192
Total	4.016

[T72] Táboa 4.4.03. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1986.

O solo rústico común ocupa máis da metade do concello, e nel permitíase a construción de vivenda unifamiliar sempre e cando se cumpriran as determinacións da normativa. O solo protexido acadaba un 30% da superficie do termo municipal. O 15% restante estaba ocupado polo solo transformado ou a transformar, con porcentaxes do 12% e 3% cadanseu. Dentro do solo apto para urbanizar, a gran maioría da superficie estaba reservada para actuacións industriais, que foron cambiando segundo as tendencias do mercado, adaptando parte dese solo a ofertar vivendas, tanto colectivas como unifamiliares, aos novos residentes.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1986



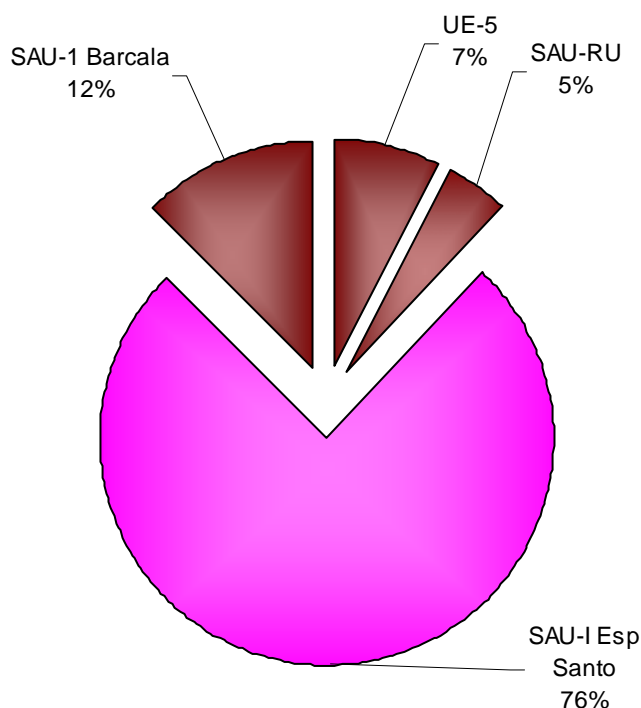
[G116] Gráfico 4.4.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1986.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1986.

NSP 1986						
Figura	Nome	AD	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PE	UE-05. Santa María de Cambre	29-xuñ-89	UE-5	63.000	7,40%	6,44%
PP	SAU RU Catro Camiños.	08-xan-91	SAU-RU	38.877	4,57%	3,97%
PP	SAU I-1. Espírito Santo.	07-out-92	SAU-I Esp Santo	643.103	75,59%	65,71%
PP	SAU RD-1 A Barcala.	27-abr-93	SAU-1 A Barcala	105.800	12,44%	10,81%
subtotal NSP 1986				850.780	100%	86%

[T73] Táboa 4.4.04. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1986.

As NSP do ano 1986 de Cambre tiveron un curto período de vixencia, malia que se desenvolveron gran parte das actuacións propostas baixo o seu regulamento. Porén, o máis salientable, e a proporción de solo desenvolvido que acapara o 86% de practicamente tódolos desenvolvementos urbanísticos. Gran parte desta cifra acadada é debido ao desenvolvemento industrial de Espírito Santo, en colaboración co concello de Sada.

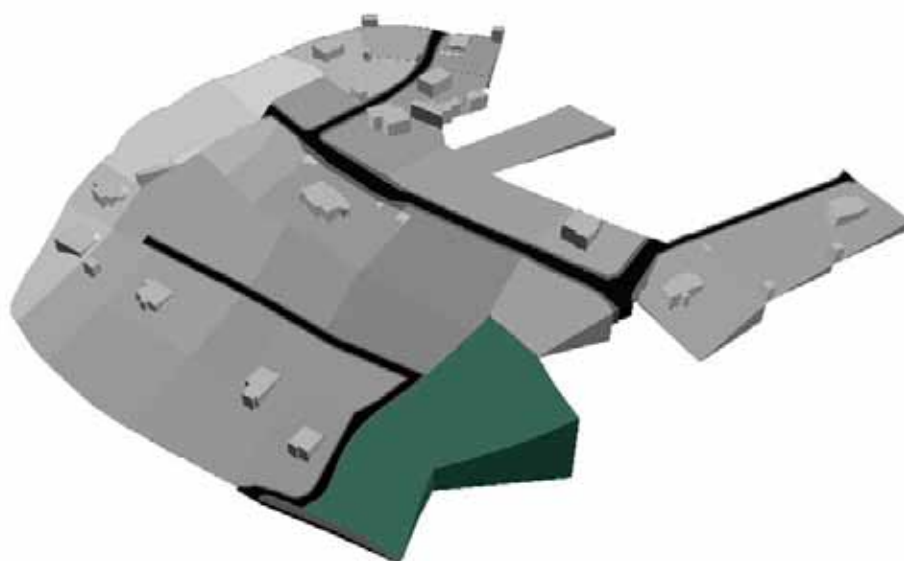
Porcentaxe de Solo Desenvolvido NSP 1986



[G117] Gráfico 4.4.12. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro das NSP 1986.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1986.

Entre os desenvolvementos urbanísticos sinalamos dous prototipos que ían repetir por toda a área urbana. A primeira actuación se corresponde coa urbanización Os Castros do Bosque en Quintán³²⁴ e o SAU-1 A Barcala, que pasa a ser un ámbito recualificado de industrial a residencial de alta densidade de vivenda protexida.

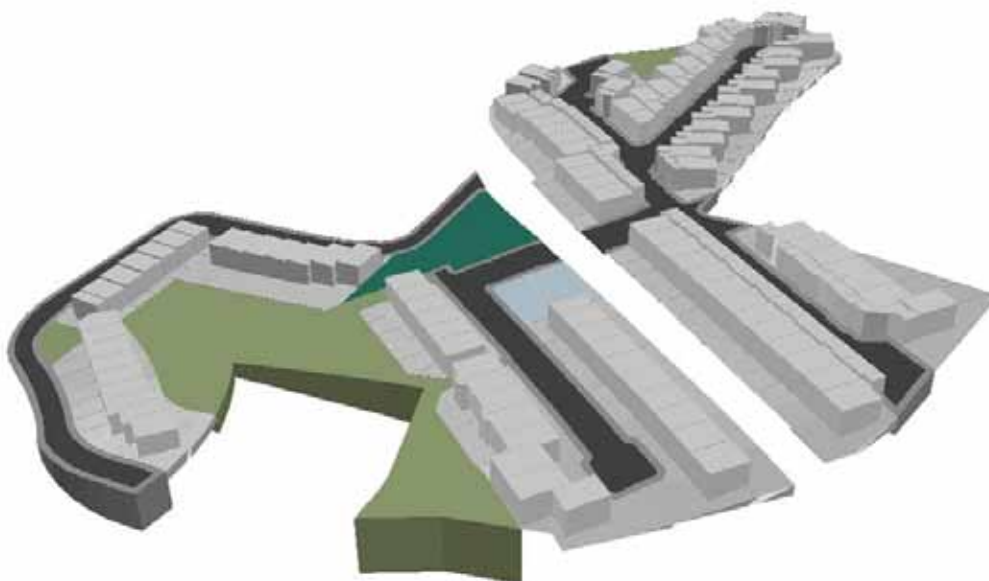
³²⁴ SAU-RU. Solo apto urbanizar, residencial unifamiliar en Quintán.



[266] Imaxe 4.4.12. SAU-05 Santa María de Cambre. 29.01.89.
Fonte: Elaboración Propia.

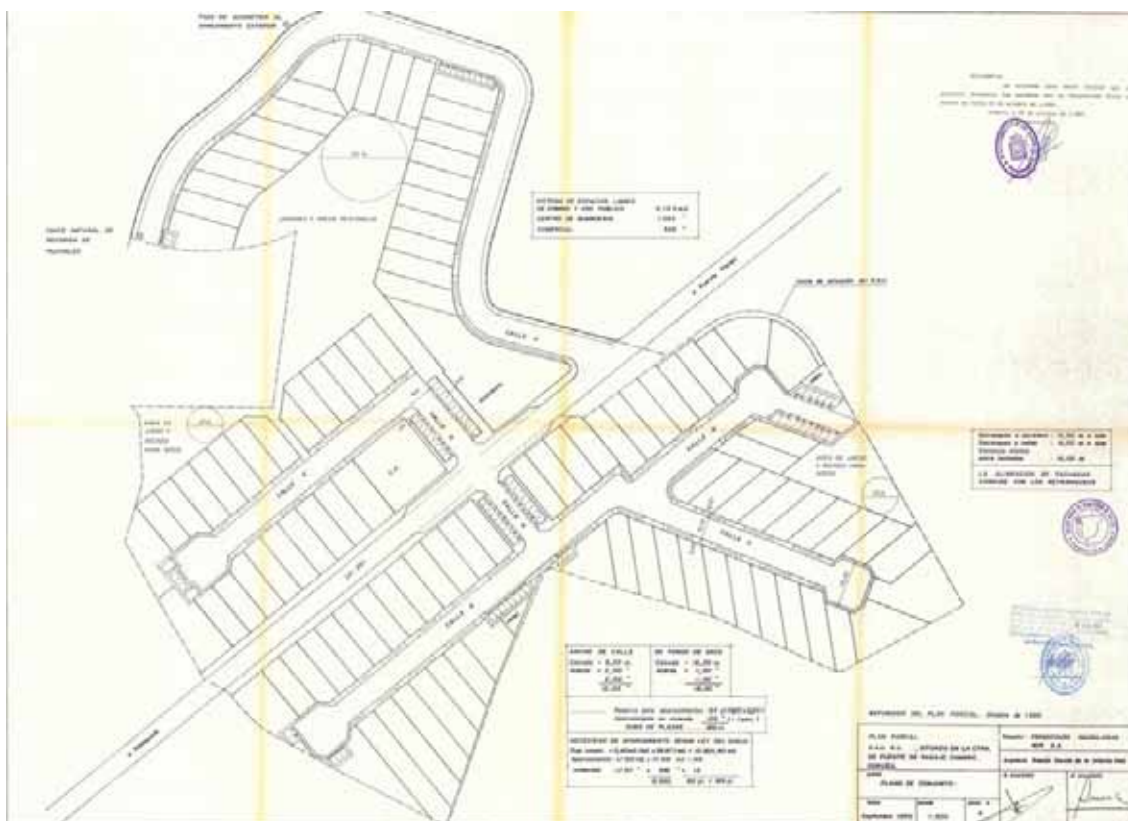
O plan especial UE-5 foi aprobado polo concello en 1989 para regularizar unha parcelación anterior e proceder á cesión dunha parcela para equipamento e dos viais necesarios para conformar beirarrúas e dar entrada as instalacións urbanas. Froito desta parcelación o 86% da superficie do plan está adicado a parcelas residenciais privativas para a construción de vivenda illada, deixando o espazo necesario para o paso dos vehículos propios en fondo de saco. Esta solución monofuncional de baixa densidade ten numerosos detractores como elemento que consume unha gran cantidade de enerxía, solo e resultan para o cinxunto da sociedade moi desiguais (Calthorpe, 2001; T. Klare, 2004, Herce, 2009). Por ultimo, a consolidación da vivenda unifamiliar preexistente tanto no interior do polígono coma na súa contorna fan que a imaxe final do polígono no estea resolta.

A UE-05 se atopa na saída de Cambre cara O Temple pola principal vía de comunicación que une a capital do termo municipal coa cidade compacta, a DP-1705. O aproveitamento da parcela cedida para a construción dun centro sociocultural a escala municipal creará un punto de centralidade no lugar, polo que é de esperar que tanto os fluxos de comunicación como as densidades edificatorias aumenten ao redor desta vía nos próximos anos.



[267] Imaxe 4.4.13. SAU-RU en Quintán. 08.01.91.
Fonte: Elaboración Propia.

Unha das primeiras actuacións de vivenda unifamiliar no concello de Cambre é este solo apto para urbanizar que se desenvolve en dúas etapas, formado por un total de 105 vivendas en ringleira. Malia que a proposta abrangue a estrada autonómica AC-221 (O Seixal – San Marcos) a localización non é arbitraria xa que se atopa nun acceso a autoestrada que polo momento é parcial, pois unicamente posibilita as conexións cara o exterior da área urbana.



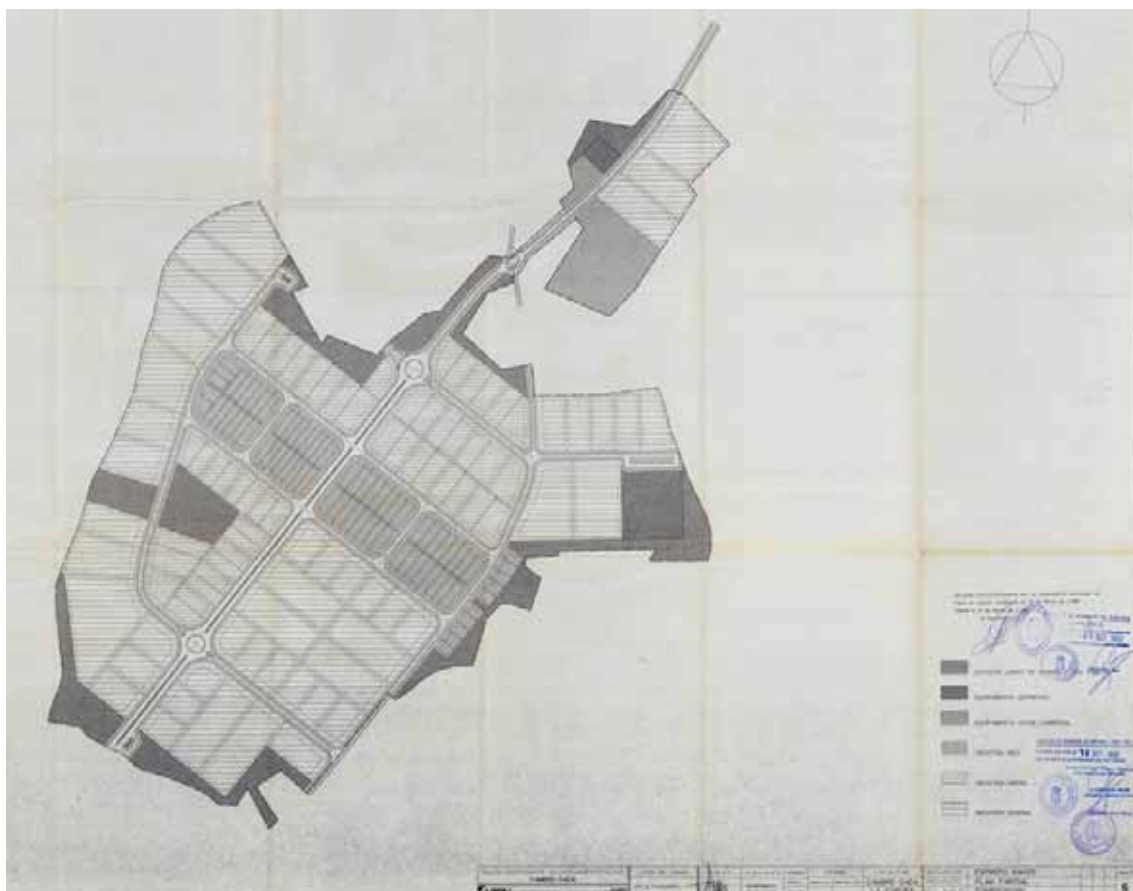
[268] Imaxe 4.4.14. plano de conxunto do SAU-RU en Quintán
Fonte: Documentación do SAU-RU. AD 08.01.91.



[269] Imaxe 4.4.15. Polígono Industrial do Espírito Santo.

Fonte: *Elaboración Propia. Documentación do SAU-I. AD 07.10.92.*

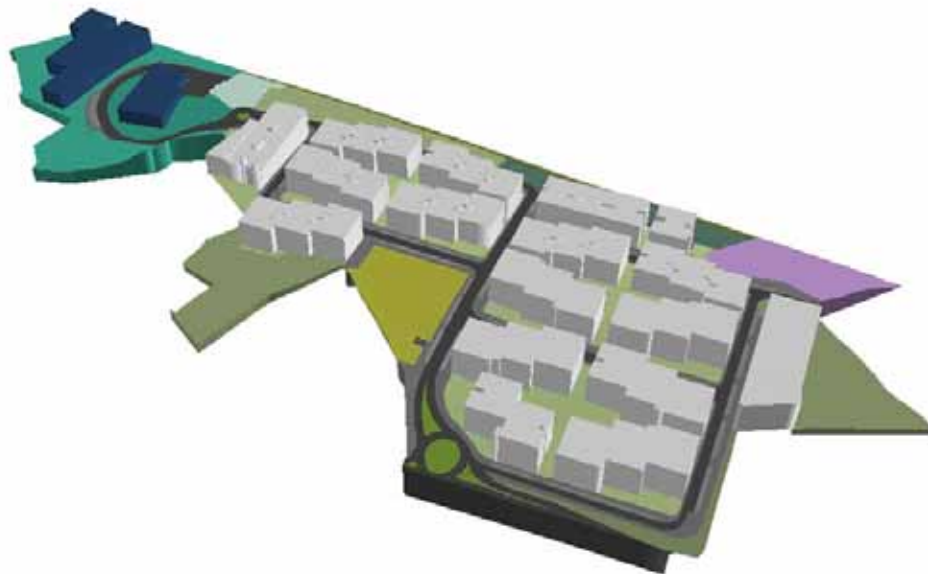
A peza máis importante de desenvolvemento unitario é a composta polo polígono industrial do Espírito Santo, promovido pola SEPES³²⁵. O número total de parcelas é de 245 e a edificabilidade non supera os 0,5 m²/m², cun 68% de solo empresarial. Parte dos terreos se atopan no termo municipal de Sada, facendo máis longa a tramitación do mesmo.



[270] Imaxe 4.4.16. Polígono Industrial do Espírito Santo Plano de Zonificación.

Fonte: *Documentación do SAU-I. AD 07.10.92.*

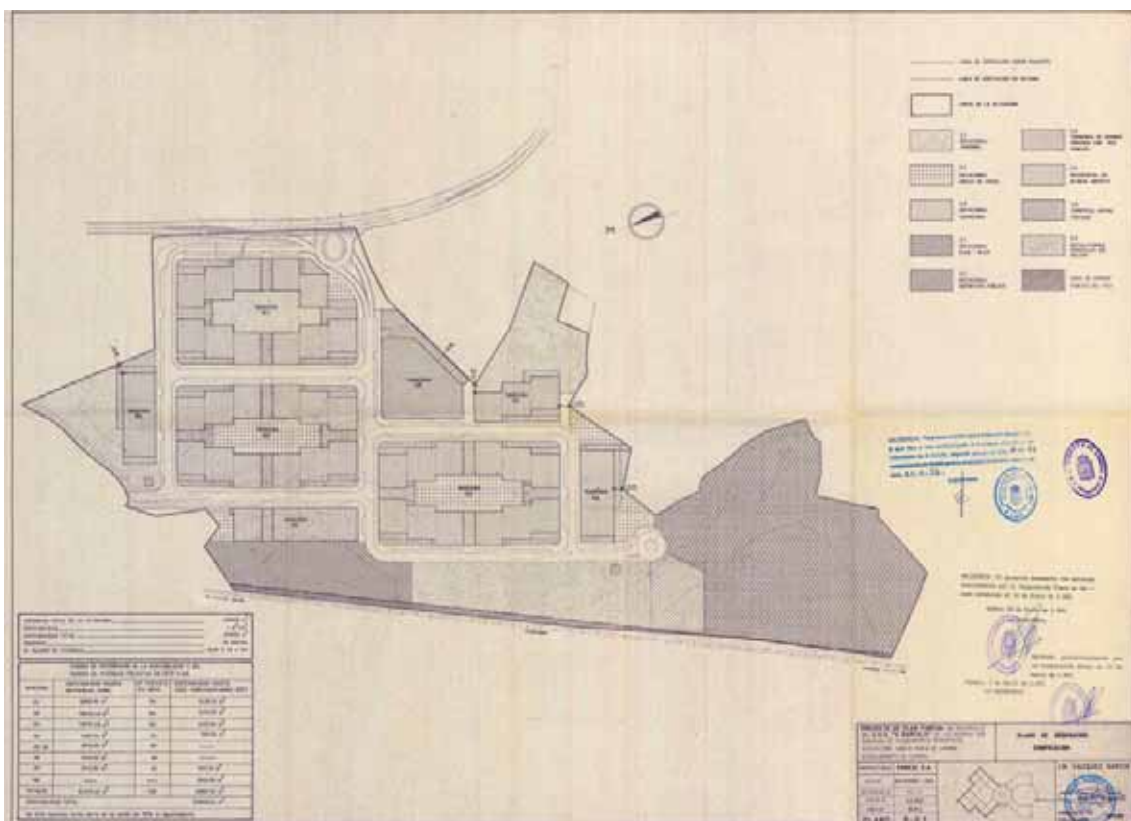
³²⁵ SEPES: Sociedade Estatal de Promoción e Equipamento de Solo. Organismo público adscrito anteriormente ao Ministerio de Fomento e agora no Ministerio de Vivenda. <http://www.sepes.es/>



[271] Imaxe 4.4.17. SAU-RD A Barcala.

Fonte: *Elaboración Propia. Documentación do SAU-I. AD 27.04.93.*

A actuación urbanística da Barcala nace para dar resposta á necesidade de vivenda social, malia que fora en base á recualificación dun solo destinado a procesos industriais. Cunha densidade de 75 viv/ha ten una capacidade para 793 vivendas en bloque formando cuarteiróns pechados. O elemento máis salientable, aparte do paso do río Mero e do paseo fluvial contiguo, é a liña de tren tanxencial que percorre o límite do polígono. As altas densidades marcan unha continuidade cos desenvolvementos do Seixal e o Temple en solo urbano.



[272] Imaxe 4.4.18. SAU-RD A Barcala. Plano de Zonificación.

Fonte: *Documentación do SAU-I. AD 27.04.93.*

B. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1994.

A revisión das Normas Subsidiarias apoiase no Regulamento de Planeamento³²⁶ do ano 1978 (art.91 apdo. b), máis tamén no mesmo documento a revisar que establece un prazo de cinco anos como período de vixencia do documento para, pasado ese tempo, proceder ao cambios oportunos que foran necesarios:

“Hoy por hoy no resulta previsible la necesidad de ir a la redacción de un Plan General Municipal, pero en el intento de una adecuación y funcionalidad que siempre nos parecen razones ventajosas, podría señalarse un período de cinco años como el más conveniente para proceder a su revisión y, vista la situación de entonces, así como las necesidades y posibilidades, proceder a la redacción del Plan General”.

Documento de Memoria das NSP-1986, páx. 6

Os trocos normativos non establecen unha ruptura total, si ben se intensifican algúns parámetros, con posibilidade de maior ocupación de parcela, ou maior altura nos desenvolvementos urbanísticos de alta densidade. No solo urbano de núcleo rural se unifican as dúas categorías que diferenciaban dúas edificabilidades de 0,5 ou 0,25 m²/m² pasando a 0,35 m²/m², e a ocupación da parcela en solo urbano de baixa densidade³²⁷ se fai máis intensiva ao permitir unha ocupación do 50% sobre parcela mínima de 400 m².

Ordenanzas en solo urbano. NSP de 1994						
		Tipoloxía / Localización	Edificabilidade (m2/m2)	Parcela mínima (m2)	Altura en plantas	Ocupación da parcela
Núcleo Urbano	Residencial denso	Mazá pechada ou bloque	4	-	4 (12,5 m)	-
	R.media densidade	Colectiva ou unifamiliar	0,7	400	3 (10 m)	30%
	R. baixa densidade	Unifamiliar	0,5	400	2 (6 m)	50%
		Industrial	3 (m3/m2)		(9 m)	70%
Solo Urbano de Núcleo Rural		Residencial	0,35	600		35%
		Talleres Industriais	-	1.500	-	20%
Unidades de Execución en solo urbano		Parámetros Individualizados para cada unha das unidades.				
Ordenanza Finca Protexida		Finca Protexida	0,25	-	2 (7m)	-

[T74] Táboa 4.4.05. Ordenanzas en Solo Urbano das NSP 1994 de Cambre
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP de Cambre de 1994.

³²⁶ Regulamento de Planeamiento, Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio. BOE núms. 221 e 222, de 15 e 16 de setembro). Art. 160.

³²⁷ Os anteriores valores eran moito máis restritivos pois a ocupación que se establecía era do 15% sobre parcela mínima de 1.500 m².

Ordenanzas en solo apto para urbanizar. NSP de 1994					
Cualificación	Tipoloxía	Edificabilidade (m2/m2)	Parcela mínima (m2)	Altura en plantas	Densidade (viv/ha)
Residencial	Alta Densidade	0,65	-	4 (B+3)	60 viv/ha
	Media Densidade	0,4	-	2 (B+3)	30 viv/ha
	Baixa Densidade	0,3	-	2 (B+1)	15 viv/ha
<hr/>					
Industrial		3 m3/m2	400	(9 m)	

[T75] Táboa 4.4.06. Ordenanzas en Solo Apto para Urbanizar das NSP 1986 de Cambre
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP de Cambre de 1986.

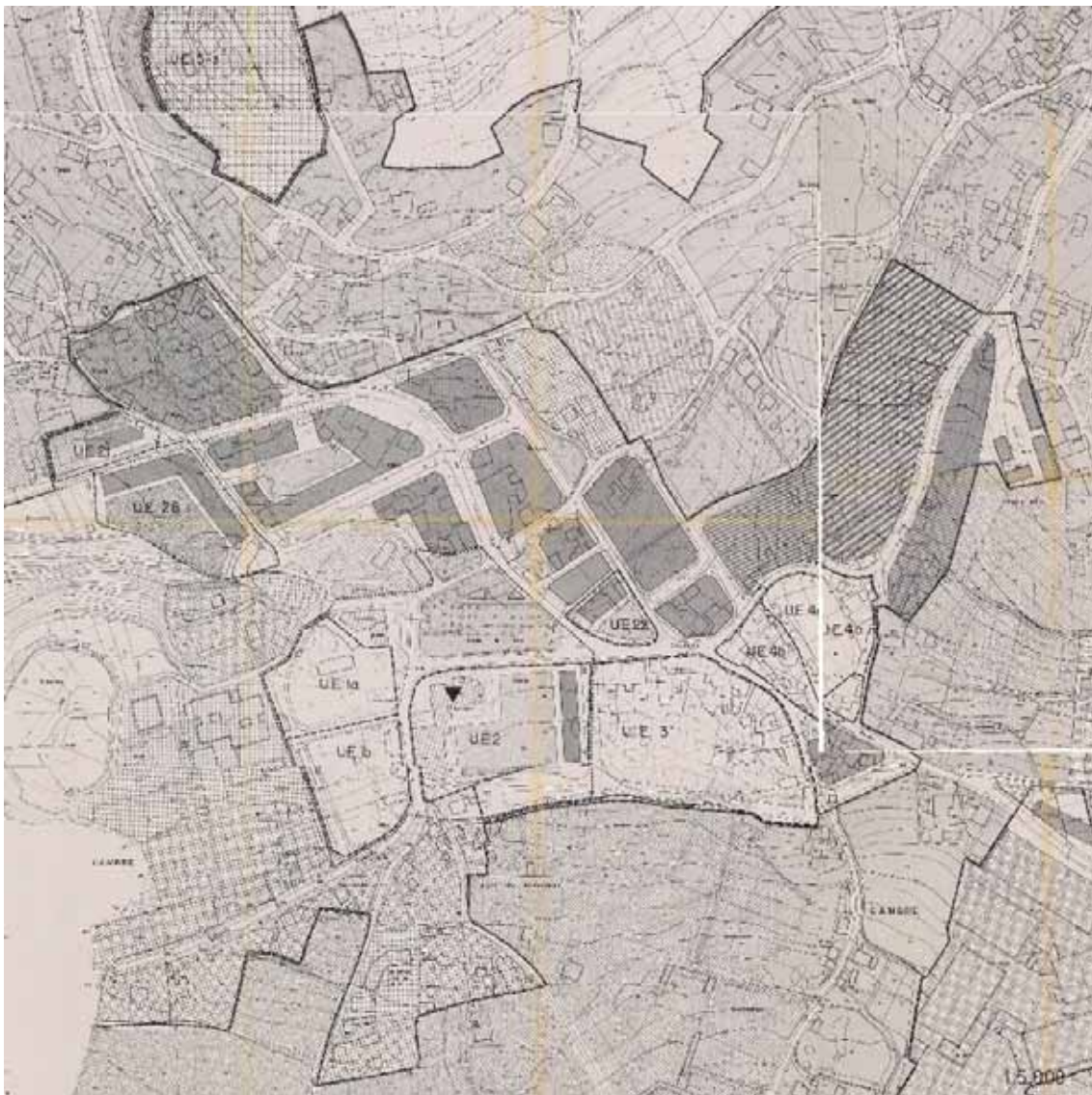
Para o solo urbano do Temple, son as novas unidades de execución, que substitúen as unidades de actuación non executadas, as que terminarán por rematar o solo vacante. Porén, o cambio de nome supón tamén un aumento nas intensidades de uso que fan máis rendible a promoción, pois a única unidade de actuación rematada fora a UA-6³²⁸.



76 Imaxe 4.4.19. Fotocomposición dos Planos de Ordenación do Solo Urbano do Temple.
 Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. NSP Cambre. 1994

³²⁸ Segundo as NSP-1994. Memoria. Páx. 25. UA-6 con 47 vivendas.

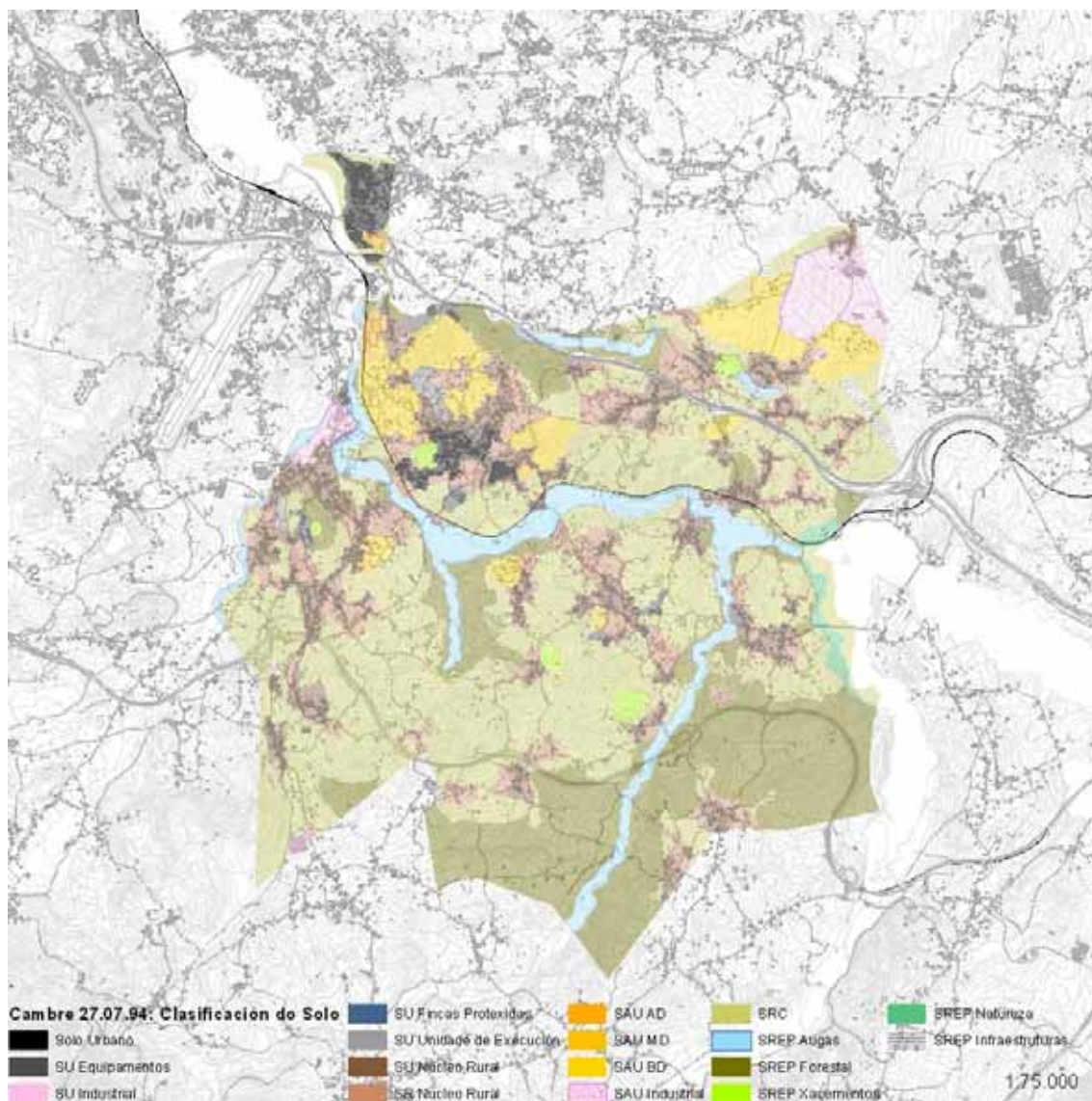
Segundo as NSP de 1994, a parroquia do Temple soportou o 75% do crecemento residencial nos seis anos de vixencia do planeamento anterior. Das 580 vivendas plurifamiliares, 459 emprazábanse nesta parroquia. Isto supón preto do 80% do total de vivendas desta tipoloxía, acadando a cifra de 50,5 hab/ha no conxunto da entidade colectiva.



273 Imaxe 4.4.20. Fotocomposición dos Planos de Ordenación do Solo Urbano de Cambre.
Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. NSP Cambre. 1994

Tamén o núcleo de Cambre participa, en menor medida, do aumento nas intensidades de uso do solo delimitado como urbano, con varias unidades de actuación executadas ou por rematar a xestión. Estas son; a UA-1 (pol-1), UA-2 (zona verde), UA-5 e UA-14 Arrigada, mediana promoción de vivenda en ringleira formando mazá pechada situada preto do apeadeiro de Cambre.

O modelo así exposto indica unha concentración do crecemento nos núcleos urbanos do termo municipal. Sen embargo, o plano de clasificación (imaxe 4.4.21) reflexa algún cambios de gran transcendencia para o noso estudo, concretamente no que respecta ao solo apto para urbanizar e o solo de núcleo rural.



[274] Imaxe 4.4.21. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Cambre segundo as NSP-1994.
 Fonte: Documentación do SAU-RU. AD 08.01.91.

O solo urbano en xeral pasa de 500 a 900 hectáreas. Este aumento vaise concentrar no solo de núcleo rural, que verá duplicada a súa superficie, dando cabida á unión efectiva dos diferentes núcleos tradicionais a través das vías de comunicación, unha vez máis utilizadas como soporte dun crecemento laxo de vivenda illada sen a correspondente mellora das infraestruturas e de enriquecemento dotacional preciso para estas agrupacións.

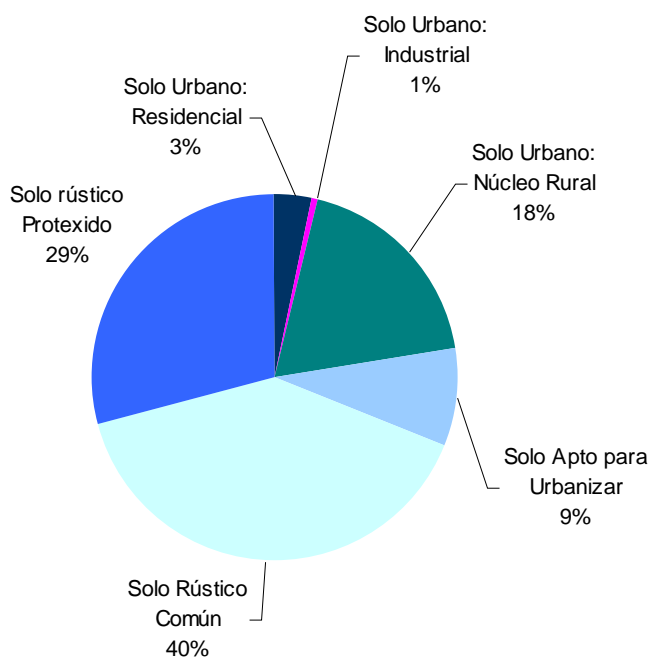
NSP 1994	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	913
Solo Urbano: Residencial	131
Solo Urbano: Industrial	30
Solo Urbano: Núcleo Rural	752
Solo Apto para Urbanizar	353
Solo Rústico Común	1.610
Solo rústico Protexido	1.190
Total	4.066

[T77] Táboa 4.4.05. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1994.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1994.

O segundo cambio, será a delimitación como solo apto para urbanizar de gran parte do norte do termo municipal, tanto na zona que rodea o polígono industrial do Espírito Santo, como na conexión entre os dous solos urbanos.

A razón de ser da primeira delimitación, en torno á área industrial reside na expectativa de novos residentes que teñen como lugar de traballo o devandito polígono. A segunda zona, entre O Temple e Santa María de Cambre, se xustifica pola observación de crecementos dispersos de vivenda unifamiliar na contorna da DP-1705 en parcelas de 2.000 m², nas que non se realizan ningún tipo de cesións.

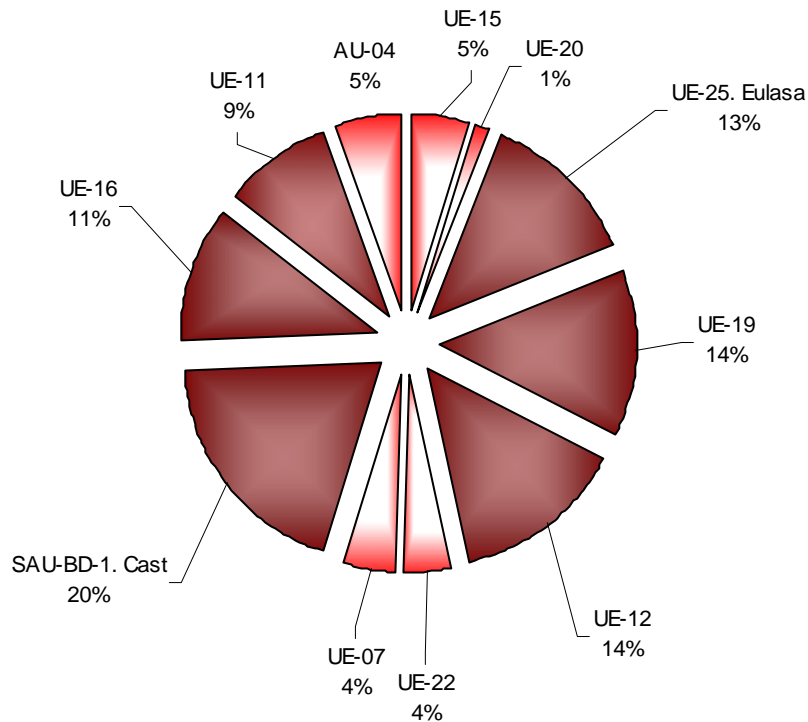
Normas Subsidiarias de Planeamento, 1994



[G118] Gráfico 4.4.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1994.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1994.

Como consecuencias de todo o anterior, a diminución do solo rústico común resulta un feito incuestionable, no que a posibilidade de edificar nesa clase de solo incrementa o índice de dispersión poboacional, non sendo exclusivo do concello de Cambre, como xa puidemos observar para Culleredo e Arteixo. Así, do 55% de solo rústico nas NSP de 1986, se pasa ao 40% oito anos máis tarde. Porén, o solo rústico protexido conserva gran parte da súa superficie, agás nas zonas a transformar pola urbanización, que se ven compensadas pola protección do rego de Meixigo.

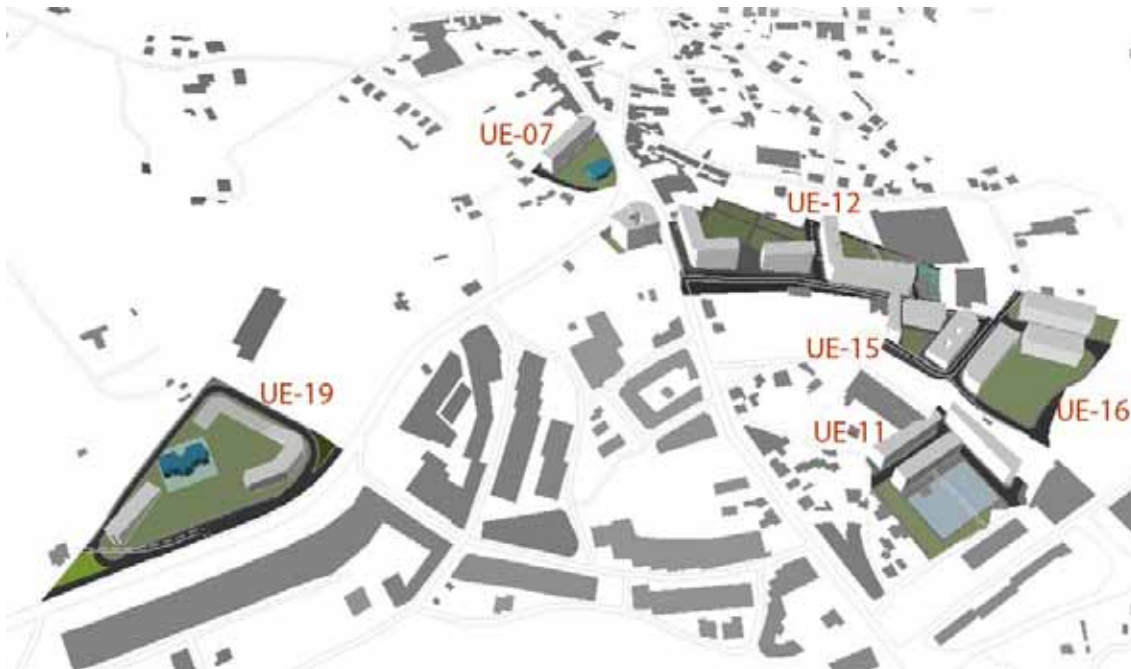
Porcentaxe de Solo Desenvolvido NSP 1994



[G119] Gráfico 4.4.14. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro das NSP 1994.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1994.

Se pasamos a estudar os documentos que obtiveron aprobación definitiva, debemos facer unha excepción en canto á figura do estudo de detalle, xa que ao principio de comezar este traballo non se estimou relevante. Malia o antedito, a construción sistemática do solo urbano do Temple fixo tomar en consideración a figura do estudo de detalle como conformadora última da imaxe final do proxecto urbano, máis tamén como auténtica figura de construción do territorio urbanizado, carente de toda idea superior organizadora que puidera entorpecer o crecemento expansivo en continuidade por agregacións de bloques de vivenda, paradóxicamente cada vez máis grandes.

Este proceso, dilatáse no tempo ben chegados os nosos días, no que se produce non só unha colmatación total do espazo municipal, senón tamén, coma dicíamos no paragrafo anterior as maiores intensidades edificatorias (UE-12), malia a procura dos cumprimentos legais establecidos para reserva de espazos libres e equipamentos.



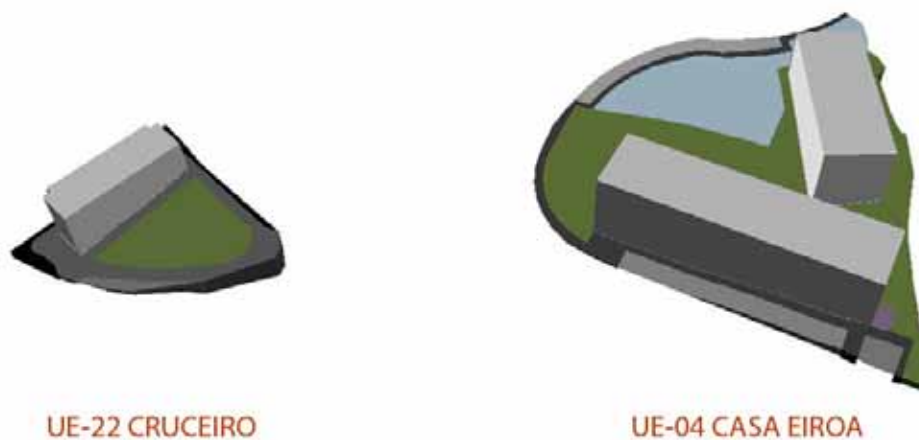
[275] Imaxe 4.4.22. Imaxe dos Estudos de detalle que recibiron aprobación definitiva durante a vixencia das NSP 1994.
Fonte: Elaboración propia. COAG.

En efecto, a colmatación do istmo municipal, trouxo consigo un aumento nas densidades edificatorias, xa de por si elevadas, cos consabidos beneficios para a comunidade da necesaria apertura de rúas e cesión de espazos libres públicos. Este proceso tivo unha duración de trinta anos nun termo municipal de escasos recursos técnicos, período no que o sistema infraestructural non acadou o mesmo nivel de urbanidade.

Da imaxe 4.4.22 unicamente as UE-19 e UE-7 no borde norte da estrada nacional-N-VI quedan por executarse. O resto, rematou a etapa de construción da edificación como podemos ver a fotografía seguinte.



[276] Imaxe 4.4.23. Fotografía aérea do núcleo urbano do Temple-Seixal. Agosto 2008.
Fonte: Xunta de Galicia. Cortesía do Plan de Ordenación do Litoral.



UE-22 CRUCEIRO

UE-04 CASA EIROA

[277] Imaxe 4.4.24. Imaxe dos desenvolvementos urbanísticos con Aprob. Definitiva no núcleo de Cambre. NSP 1994.

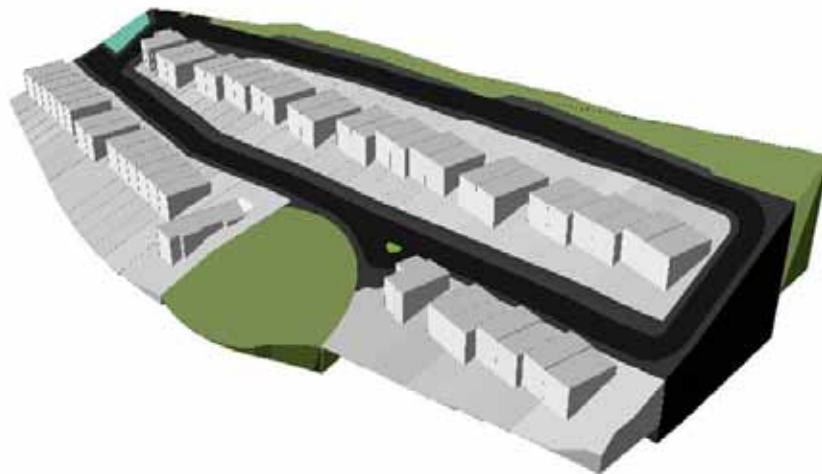
Fonte: Elaboración propia. COAG. Arquivo de Planeamento da Xunta de Galicia.

A UE-22 foi desenvolvida mediante estudo de detalle cunha edificabilidade de $0,3 \text{ m}^2/\text{m}^2$, mentres que a UE-04 se desenvolveu mediante PERI aprobado definitivamente en 2005. Conta cunha edificabilidade de $1,3 \text{ m}^2/\text{m}^2$ pero maiores cesións de espazos libres. Estas actuacións se realizan directamente dando fronte as estradas de comunicación principal do núcleo de Cambre coa obriga de ceder a superficie para beirarrúas e zona de aparcadoiro.



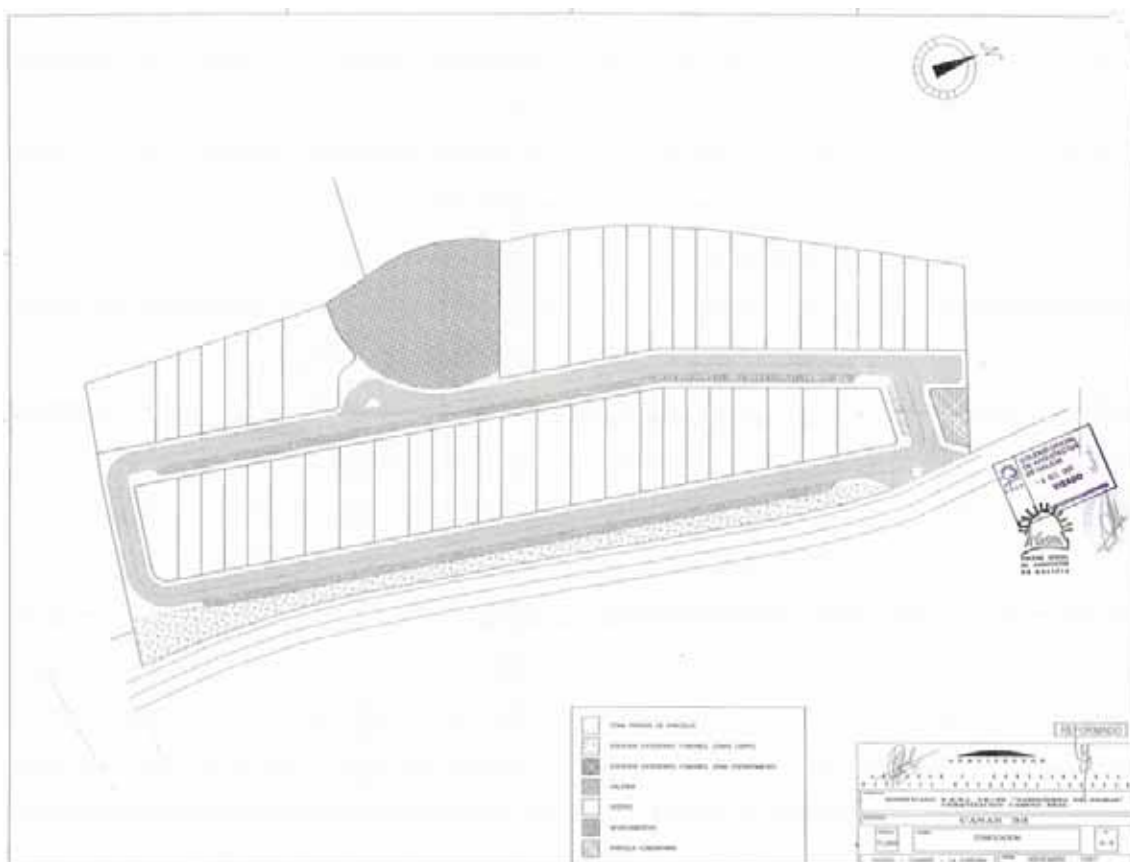
[278] Imaxe 4.4.25. Plano de zonificación do PERI UE-04 Casa Eiroa.

Fonte: PERI UE-04. 29.12.05.

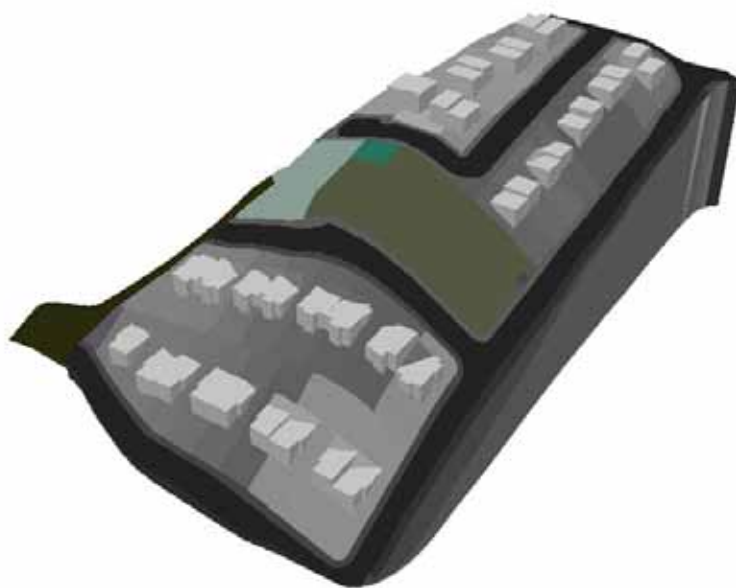


[279] Imaxe 4.4.26. PERI UE-25 Eulasa.
Fonte: Elaboración Propia. PERI UE-25. 28.11.98.

O PERI da UE-25 desenvolve un solo recualificado de industrial a residencial con proxecto para 48 vivendas unifamiliares en ringleira aprobado definitivamente en 1998. Se atopa directamente comunicado á N-550, sen ningún tipo de relación co núcleo rural de Sigrás no que se insire agás a casual conexión coa devandita estrada.

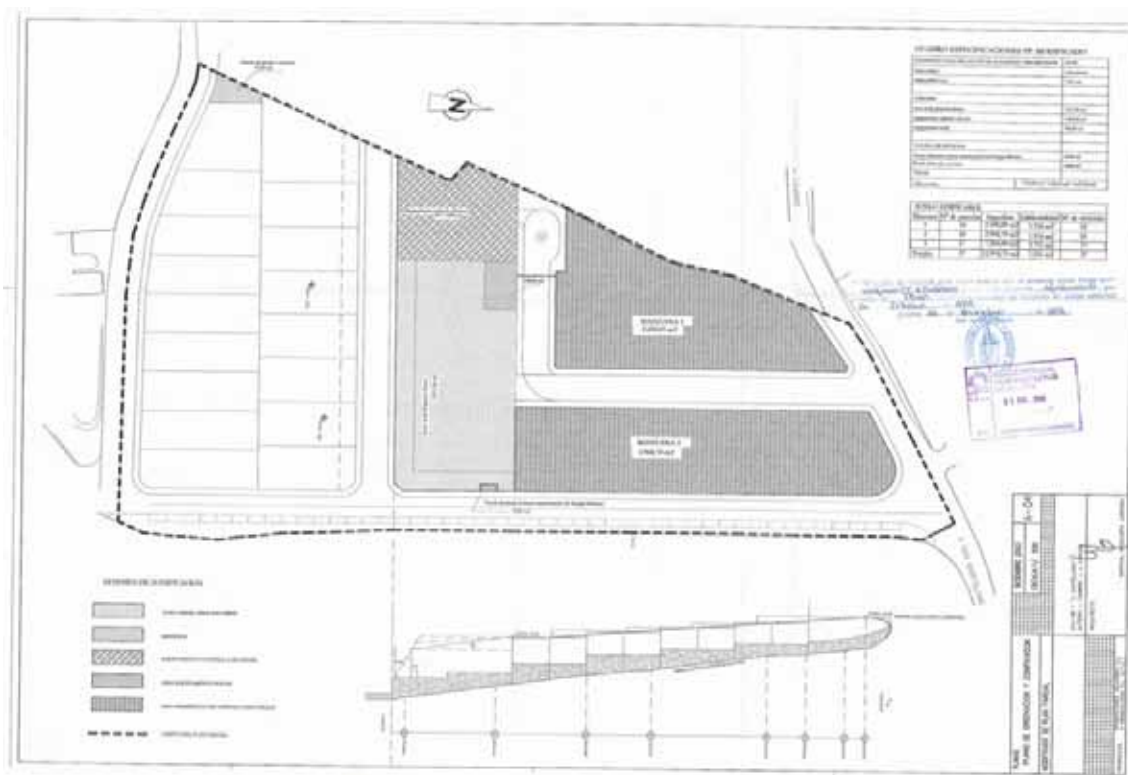


[280] Imaxe 4.4.27. Plano de zonificación do PERI UE-25 Eulasa.
Fonte: PERI UE-25. 28.11.98.



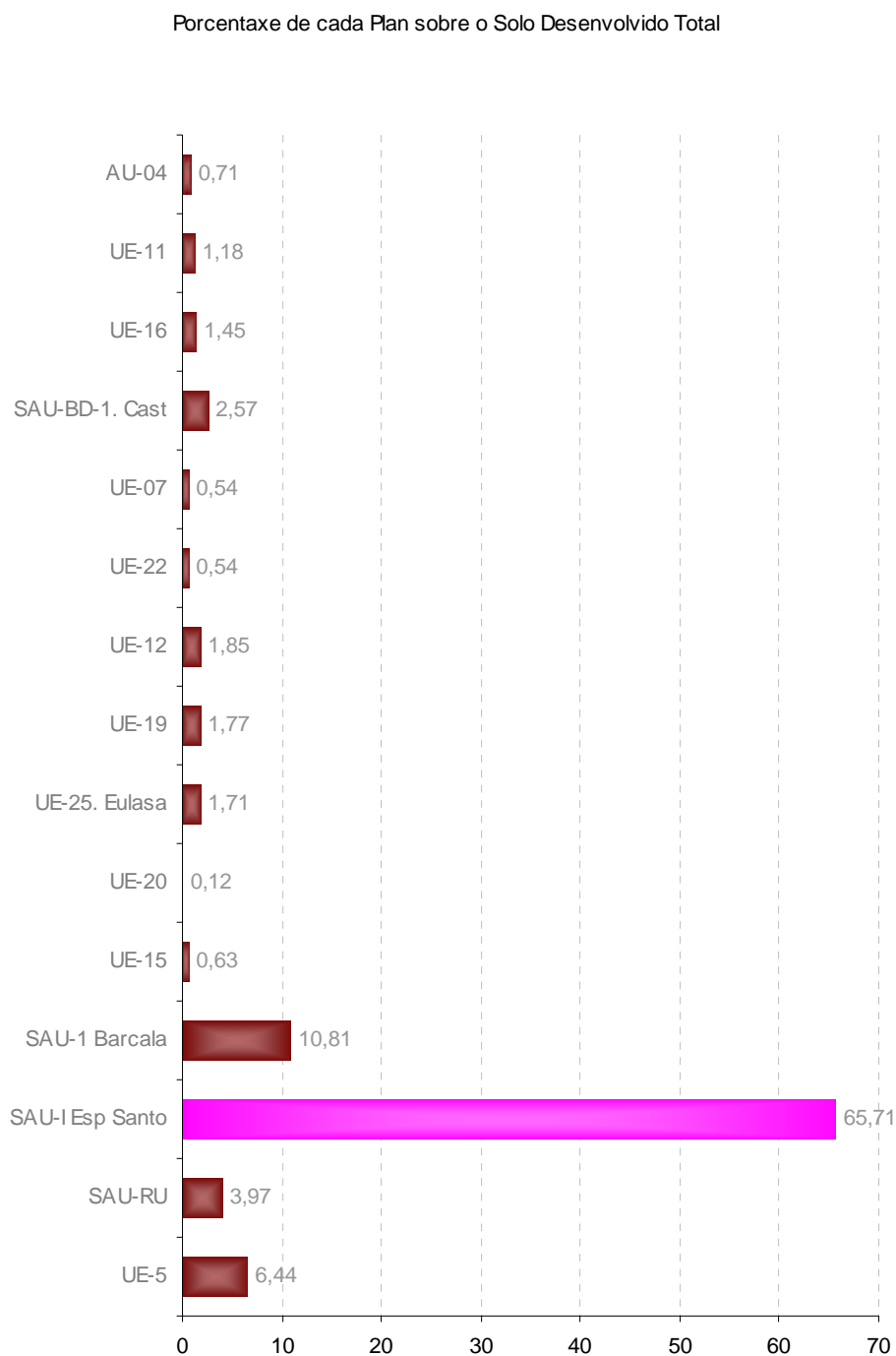
[281] Imaxe 4.4.28. SAU-BD 1 A Castellana.
 Fonte: Elaboración Propia. Plan Parcial SAU-BD 1 A Castellana.

O único solo desenvolvido mediante plan parcial das zonas SAU, foi este moi preto do núcleo de Cambre. Ocupa parte dunha zona de forte aproveitamento forestal ao sur da estrada AC-214 que forma parte da vía estudada no capítulo 3 de segundo orde de Ponte do Porco a Muros. O número de vivendas final é de 37 e se persegue a construción futura dunha malla urbana que alcance o núcleo de Cambre. Os equipamentos e zonas libres ocupan unha posición central dentro da ordenación do conxunto.



[282] Imaxe 4.4.29. Plano de zonificación do SAU-BD 1 A Castellana.
 Fonte: Plan Parcial SAU-BD 1. A Castellana. 23.10.04.

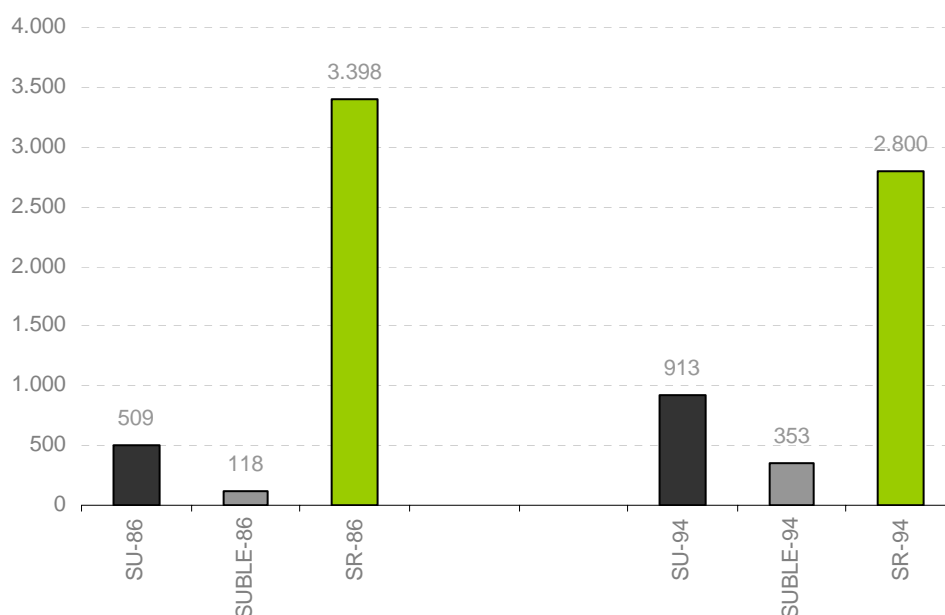
En resumo, presentamos a seguinte táboa, na que podemos observar o peso relativo da área industrial do Espírito Santo.



[G120] Gráfico 4.4.15. Porcentaxe de cada planeamento de desenvolvemento sobre o total desenvolvido.
Fonte: Elaboración Propia.

O solo adicado a residencia en baixa densidade representa menos do 15% da superficie transformada, mentres que o troco cara o solo urbano consolidado comprou o 10% destas actuacións. En alta densidade residencial, compre facer fincapé no desenvolvemento mediante vivenda de promoción pública cun 10% do solo transformado, a medio camiño entre os asentamentos do Temple e de Cambre.

Superficie adicada a cada clase de solo por cada planeamento xeral (Ha)



[G121] Gráfico 4.4.16. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de 1986 e NSP de 1994.

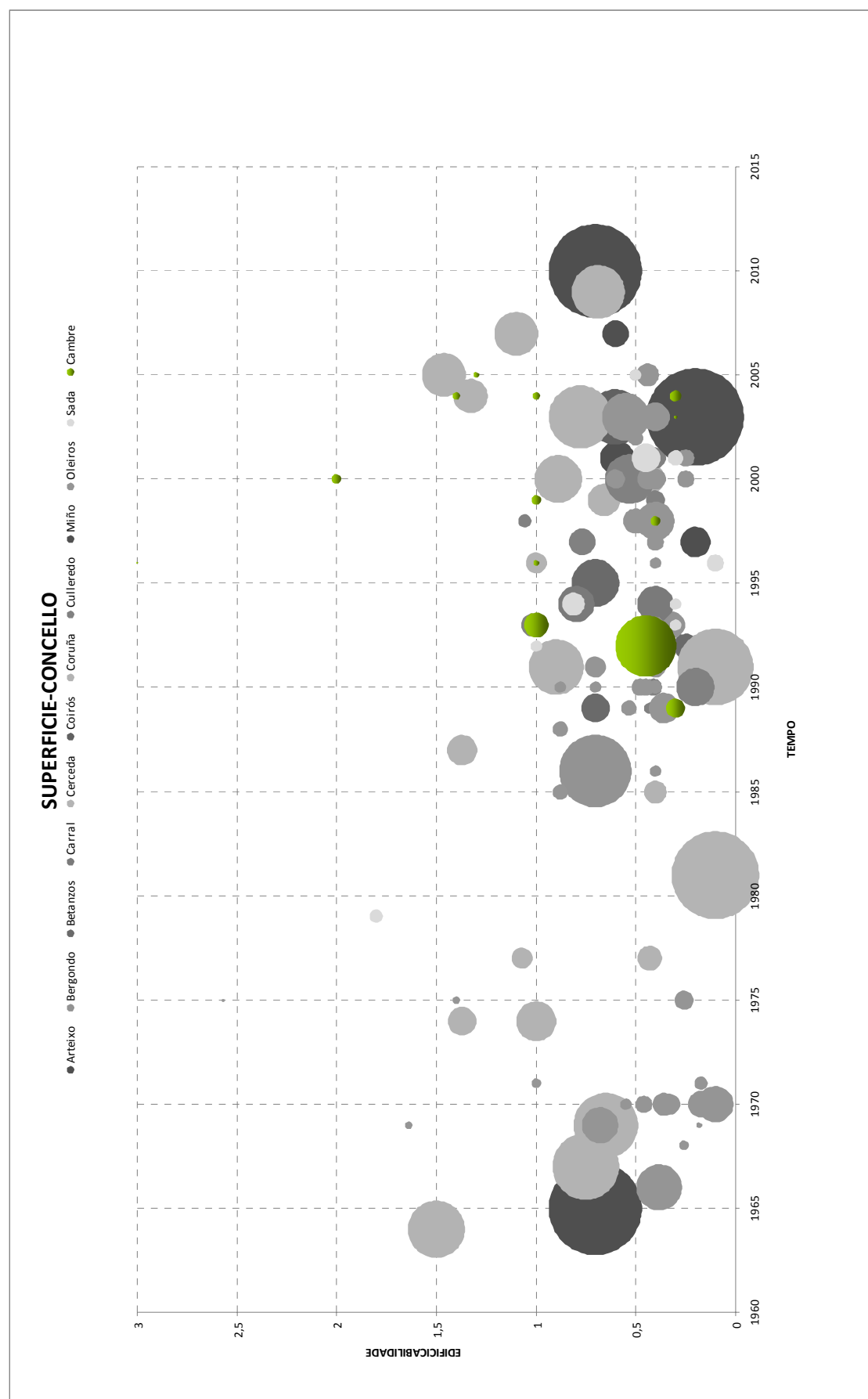
O Concello de Cambre, ao igual que os concellos da primeira coroa estudados ata o de agora, focaliza o seu crecemento nas zonas máis próximas ao termo municipal da Coruña, sen descoidar o papel secundario que xoga a capital municipal dentro da área metropolitana³²⁹, máis tamén o de centro administrativo de ámbito local.

O que si podemos constatar a simple vista é a diminución do solo rústico a prol do solo urbano e urbanizable. Respecto ao solo urbano, este creceu nun 45% na revisión das NSP que se efectuou en 1994, debido á recualificación de terreos rústicos que pasaron a núcleo rural dando fronte ás vías de comunicación.

En canto ao solo urbanizable, clasificado como solo apto para urbanizar segundo a lexislación que lle era de aplicación, no primeiro plan se desenvolveu o polígono industrial do Espírito Santo que ocupa unha superficie de 64 Ha. As previsións optimistas das NSP do ano 94, reclasificaron 353 hectáreas para previr o posible crecemento tanto ao redor do polígono industrial coma na efectiva conexión entre os dous núcleos urbanos.

Co estudo do concello de Cambre realizado, podemos formular hipóteses de traballo do sistema de transporte existente que se plasmarán no capítulo seguinte.

³²⁹ O concepto metropolitano estudámo-lo aquí facendo referencia á súa etimoloxía: Que pertence á cidade matriz. Tamén se pode entender como concepto xurídico regulado segundo na Lei de Bases de Réxime Local.



[G122] Gráfico 4.4.17. Planeamento de Desenvolvimento de Cambre sobre o total da Área Urbana.
Fonte: *Elaboración Propia.*

4.5. A XESTIÓN DO PLANEAMENTO SEGUNDO PARÁMETROS DE BARRIADA XARDÍN NA COMPLEXA REALIDADE DA URBANIZACIÓN DIFUSA OLEIRENSE.

O Concello de Oleiros é o último municipio estudado que xira derredor da primeira coroa da área urbana. Encravado na península que comparte con Sada, manifestou dende os primeiros anos do “Desarrollismo” unha atracción moi forte como lugar de segunda residencia (Martínez Suárez, 1981; PXOM 1984, Memoria, páx. 1 e 145) dada as súa magnífica paisaxe composta por agras formando socalcos ou bancadas (Bouhier, 1979; Dalda, 1992), lixeiras pendentes e clima benigno propio do entorno mariñán onde se encadra. Todas estas cualidades son parellas a do termo municipal co que fai un extenso límite, e do que como dixemos forma parte peninsular.

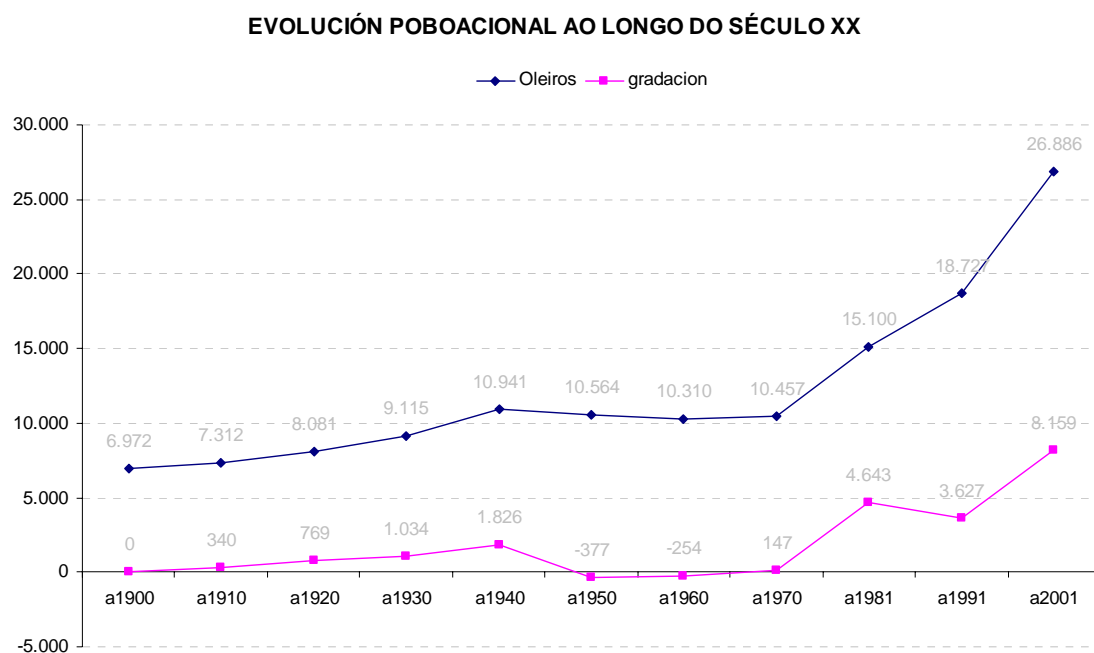
Se no termo de Sada, unha soa vagada recolle as augas dos regos próximos formando unha xunqueira antes da súa saída cara o mar, no concello de Oleiros son a lo menos tres as vagadas que, dando fronte a unha praia de proporcións variadas, recollen as augas dos regos do termo municipal. Este factor topográfico definía o modelo de asentamento secular ao que se superporá o planeamento urbanístico, que recolle a testemuña do crecemento espontáneo que se estaba a dar na década dos setenta (Memoria Ordenación PXOU, 1984).

Sen embargo, o prezo dunha baixa densidade en resposta ás da cidade central xoga un papel determinante, non so no uso masivo do vehículo particular, senón tamén nos custes repercutidos polas dotacións e servizos urbanísticos e a pegada ecolóxica resultante. Así, Herce e Magrinyà (2002) perciben esta actitude:

“Esta fuerte dependencia del coste de la ciudad respecto de la densidad, que se agrava si se tiene en cuenta el coste de gestión de servicios como el transporte o la recogida de basuras, no ha recibido posiblemente la atención urbanística que merece. En muchos tratados de planeamiento urbanístico la baja densidad es planteada como paradigma de buena imbricación con el medio y de calidad de vida, y ciertamente no sería así desde una perspectiva de coste o de sostenibilidad ambiental; incluso nuestra propia legislación establece topes máximos de densidad para el nuevo desarrollo urbano que deben ser revisados a la luz de este tipo de consideraciones.”

Herce, Magrinyà, 2002. páx. 67

4.5.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL



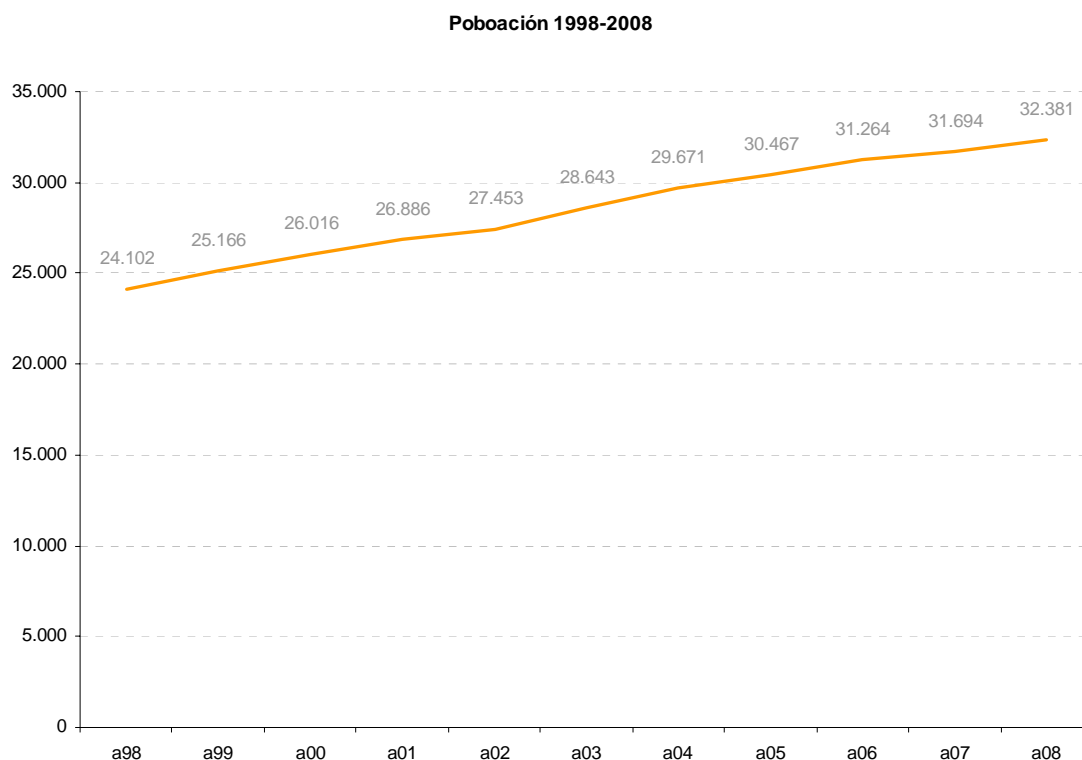
[G123] Gráfico 4.5.01. Evolución poboacional en Oleiros durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

No gráfico da evolución poboacional ao longo do século XX se observa o singular momento que está a acontecer, dada a concentración poboacional das últimas tres décadas. Como factor diferencial no concello de Oleiros, a evolución poboacional e o aumento no número de vivendas non é proporcional, dada a predilección pola segunda residencia que posuía este concello ata a década dos oitenta, e que en parte aínda mantén³³⁰.

No seguinte apartado débúllase a forma na que a poboación se ten asentado no concello, nunha “extensión de barriada xardín”³³¹ monofuncional e cos maiores índices de ocupación do solo per cápita de toda a comarca; “una ciudad extendida en el territorio que consume espacio en progresión geométrica y deteriora recursos territoriales que no aprovecha” (Herce, Maginyà, 2002).

³³⁰ Segundo datos proporcionados polo INE. Censo 2001.

³³¹ Enténdese o termo de barriada xardín coma o conxunto de vivendas unifamiliares con zonas verdes anexas en baixa densidade e características monofuncionais,

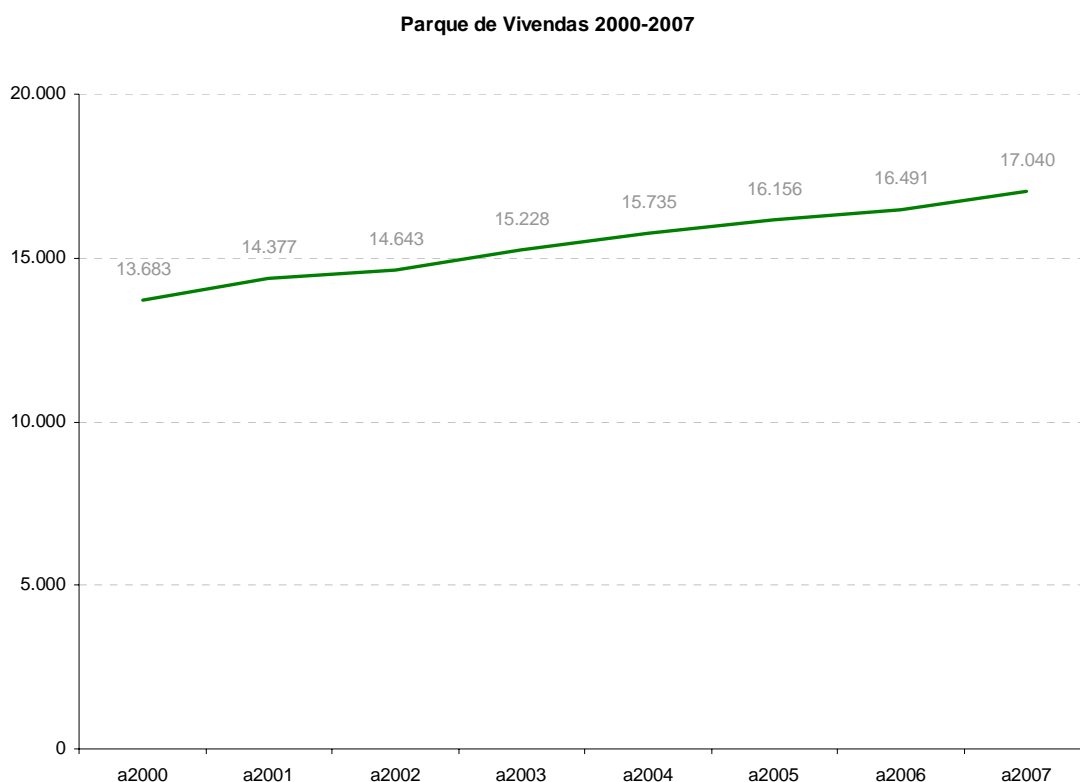


[G124] Gráfico 4.5.02. Evolución poboacional 1998-2008.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

Se completámo-la nosa visión cos datos poboacionais da última década, podemos observar unha progresión case constante nos índices de crecemento, os cales derivan a un reparto medio de 800 novos habitantes cada ano. Este valor é dos máis altos de Galicia se tomamos como valor de referencia a poboación inicial do estudo (Informe COAG 00-07, 2008). En termos relativos, para o termo municipal de Oleiros, estamos a falar dun aumento do 34,35% en tan só unha década.

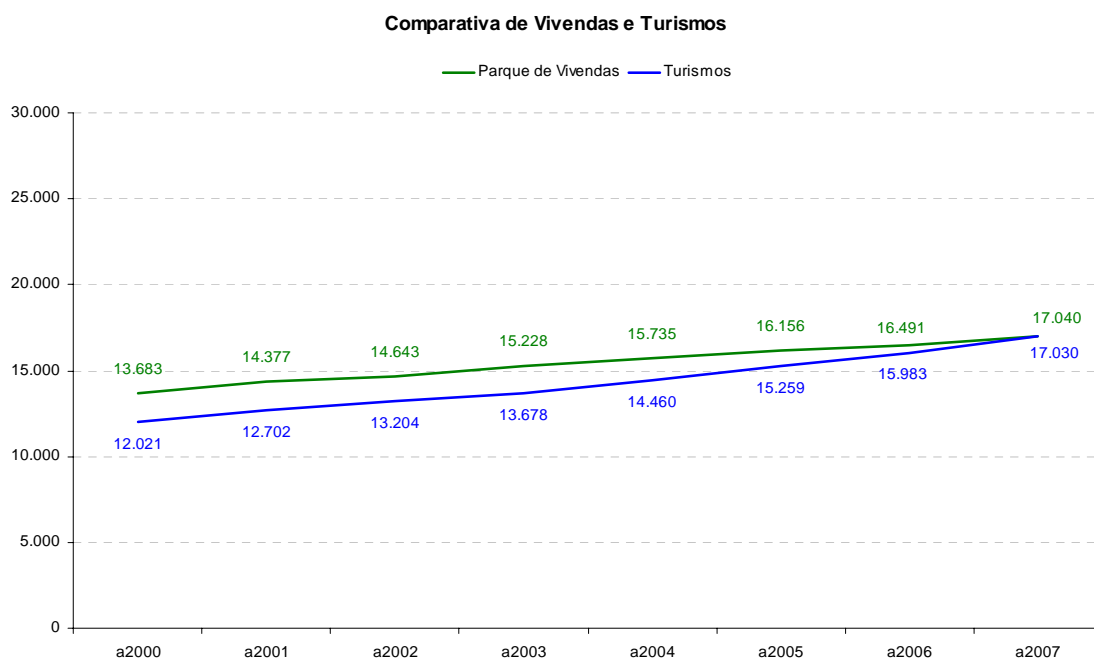
Para obter unha visión máis precisa, compre fixármonos no aumento das vivendas que se produciu (gráfico 4.5.03). Os datos dispoñibles representan o período comprendido entre o ano 2000 e o 2007, polo que os valores comparados, necesariamente débemolos referenciar a estes dous anos. Así, para o tempo estimado o aumento no número de vivendas foi de 3.357, o que supón un crecemento porcentual que supera o 24%³³². Se facemos unha estimación do índice de ocupación por vivenda, vemos como os valores para os dous anos extremos (1,90 para o ano 2000 e 1,86 para o ano 2007) son moi similares, polo que podemos concluír que a tendencia vai encamiñada a unha ocupación cada vez menor dos espazos residenciais. En definitiva, se incrementan as necesidades de espazo per cápita.

³³² Para o mesmo período de tempo (2000-2007), o índice poboacional se achega ao 22% cun valor absoluto de 5.678 novos habitantes.



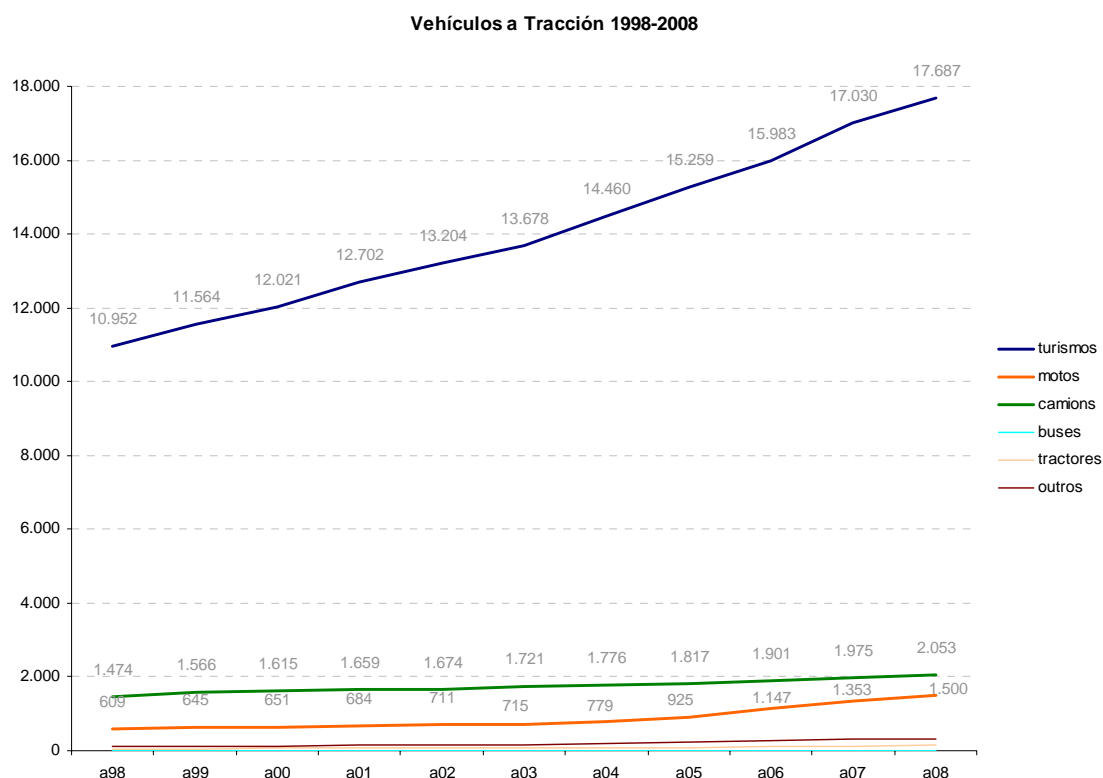
[G125] Gráfico 4.5.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Porén, onde se ten producido un aumento máis que notable nos valores acumulados é no número de turismos presentes no concello, con 6.735 novos vehículos matriculados para o período decenal en estudo (1998-2008), o que representa un aumento do 61,5% nese pequeno espazo de tempo.



[G126] Gráfico 4.5.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Se restrinximos os datos entre os anos 2000-2007, para poder comparalo cos valores de vivenda, estes son de 5.009 novas unidades motorizadas (fronte a 3.357 novas vivendas) cun aumento do 41% respecto ao ano 2000. Para o ano 2007 os valores absolutos de vivenda e vehículos particulares practicamente era o mesmo; 17.040 para as primeiras e 17.030 para os segundos (gráfico 4.5.04). Tal é como vimos no capítulo adicado á rexión urbana, o índice de motorización por cada 1.000 habitantes pasou de 462 a 537 entre os anos 2000 e 2007, valor que se debe tomar en consideración para calquera intento de planificación do transporte público dada a inercia existente no emprego daquel medio.



[G127] Gráfico 4.5.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

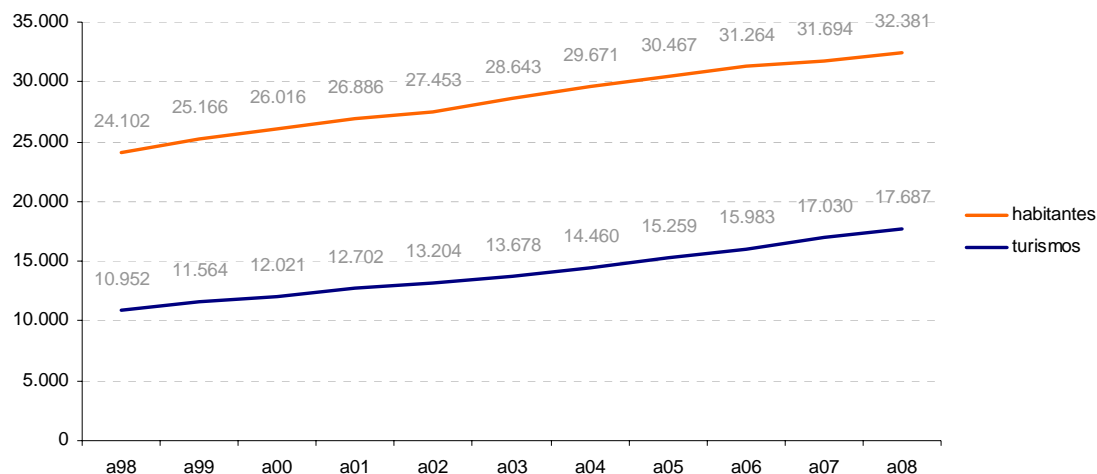
Se comparamos os valores de vehículos a motor, compre notar o peso relativo que posúe o vehículo privado no termo municipal de Oleiros, superando para calquera dos anos en estudo o 80% respectivamente. Pódese notar o aumento, por agora pouco significativo en valores comparados, no número de motocicletas³³³, que fixo descender en dous puntos os do turismo pasando do 83% en 1998 ao 81% no 2008. As causas deste troco son diversas, pero podemos incidir no incremento da poboación xove³³⁴ e aos niveis conxestivos das vías que unen o termo municipal de Oleiros coa capital provincial.

No termo municipal de Oleiros, o aumento poboacional supón tamén un incremento parello nos valores de vivenda e turismos, máis se pasamos aos índices porcentuais, podemos comprobar que o terceiro indicador (turismos) duplica os dous anteriores dado que o desprazamento das persoas se realiza maioritariamente mediante este tipo de locomoción.

³³³ Sen embargo, o aumento no número de motocicletas foi de 891 novas máquinas que supoñen un incremento porcentual do 146% no período decenal.

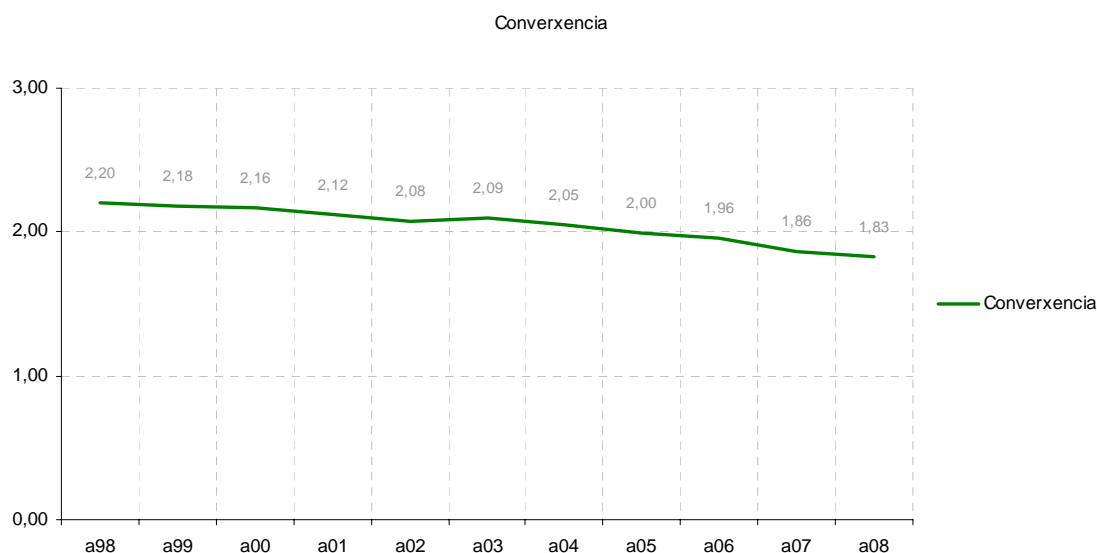
³³⁴ INE, IGE, varios anos.

Comparativa Habitantes Vs Turismos 1998-2008



[G128] Gráfico 4.5.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

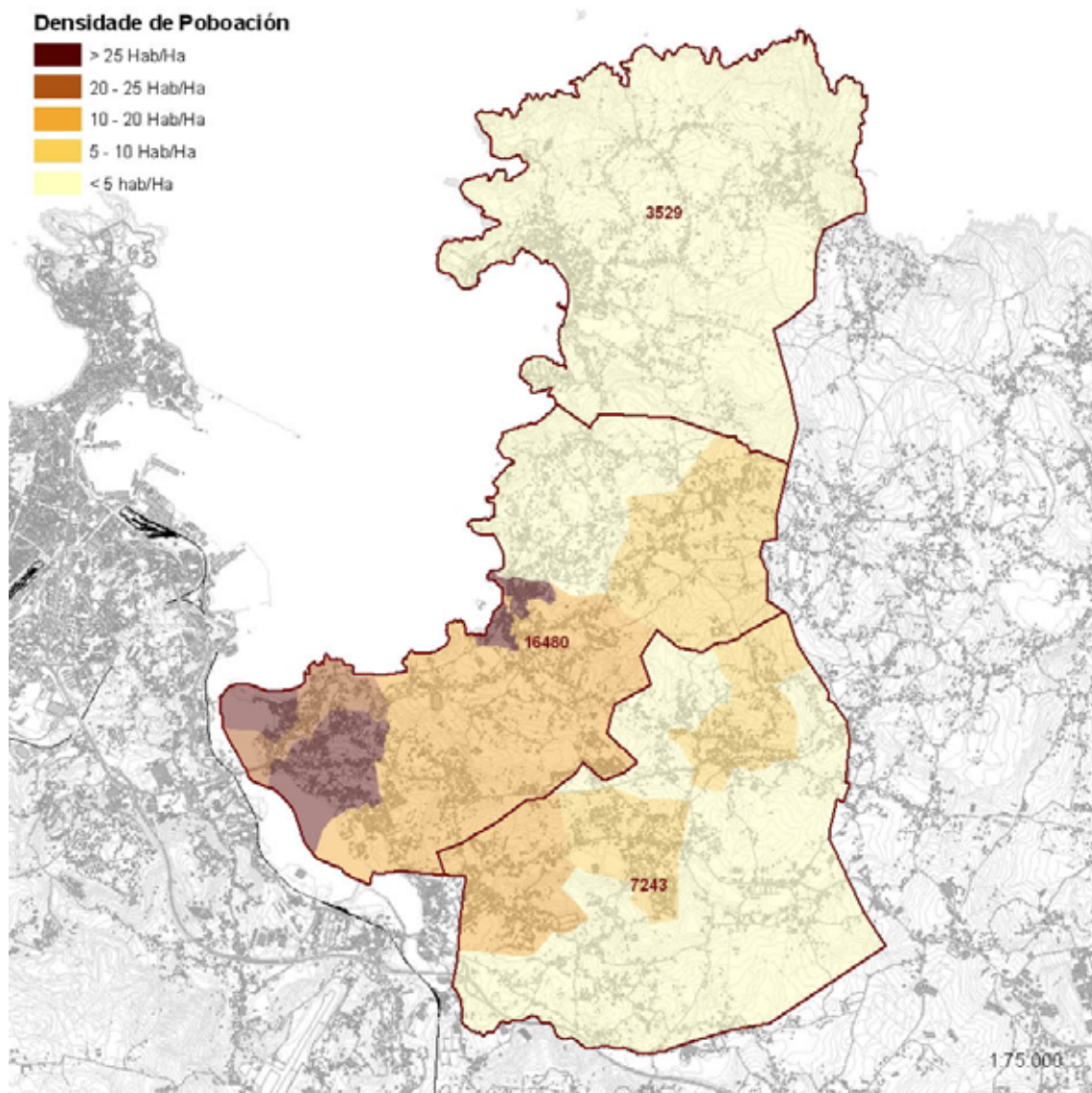
Para concluír, podemos observar que o **índice de converxencia**³³⁵ para o concello de Oleiros, amosa un claro descenso na eficiencia do modelo vehicular autónomo. En efecto, se xa para o ano 1998 Oleiros partía de valores moi acusados, nos que se atopan dez anos despois a maioría dos concellos da contorna, no transcurso dunha década e á vista doutras alternativas de mobilidade, aumentaron os desprazamentos individuais, dada existencia dun maior número de coches por persoa. O índice de converxencia descendeu por baixo do valor dous ata acadar o 1,83.



[G129] Gráfico 4.5.07. Índices de Converxencia 1998-2008
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Estes valores, podémolos visualizar nos seguintes mapas temáticos para comprender a súa distribución espacial e poder así obter unha imaxe final que corrobore as hipóteses plantexadas ao principio deste traballo.

³³⁵ Para constatar a cada vez maior dependencia do vehículo privado se usa este indicador que ven tomado da relación entre o número de habitantes e a motorización, facendo especial fincapé nos habitantes servidos.



[283] Imaxe 4.5.01. Seccións Censais Oleiros: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A imaxe 4.5.01 representa a distribución da poboación dentro do termo municipal de Oleiros. A apertura da ponte da Pasaxe en 1903³³⁶ posibilitou que o núcleo de Perillo tivera un acceso directo cara a cidade. Dende aquela esta parroquia, que era a menos habitada do termo municipal, foi a que con máis virulencia soportou os procesos exógenos de crecemento urbano (Martínez, 1981). Proceso que segue aínda en plena vixencia a xulgar polos datos aportados a continuación.

Unidade Poboacional	Ano 2000	Ano 2001	Ano 2002	Ano 2003	Ano 2004	Ano 2005	Ano 2006	Ano 2007	Ano 2008	Ano 2009
Perillo	5.961	6.233	6.417	6.789	7.003	7.140	7.292	7.377	7.495	7.728
Santa Cruz	2.020	2.158	2.198	2.376	2.508	2.535	2.629	2.555	2.615	2.646
Arillo	1.613	1.640	1.663	1.676	1.696	1.708	1.707	1.722	1.702	1.684
Coruxo de Arriba	1.379	1.372	1.357	1.391	1.372	1.353	1.360	1.321	1.323	1.324
Montrove	1.216	1.290	1.311	1.341	1.331	1.343	1.407	1.443	1.427	1.450
Pazos	164	154	153	206	431	727	884	1.035	1.178	1.296

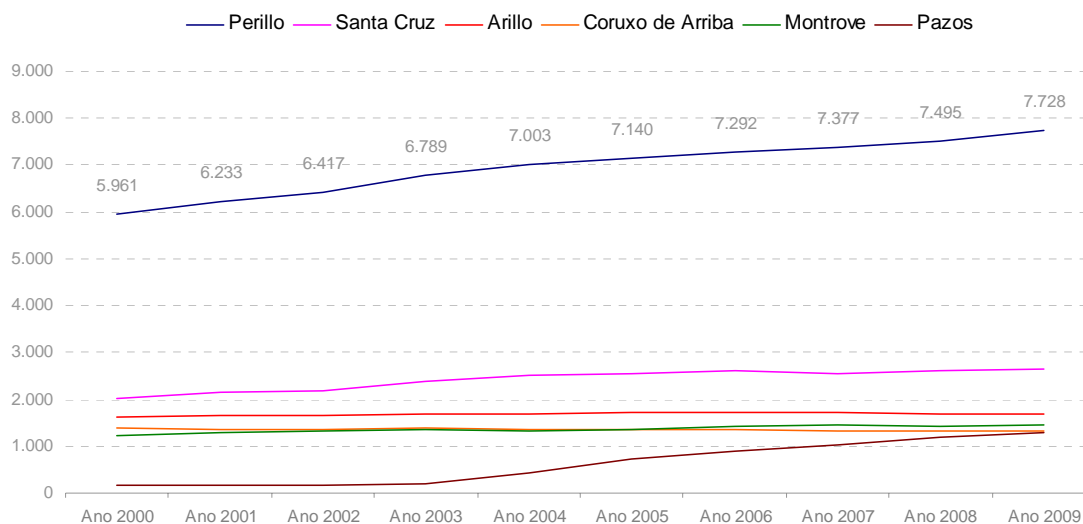
[T78] Táboa 4.5.01. Evolución Poboacional dos núcleos máis poboados con concello de Oleiros, 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Pese á forte presión existente sobre a costa; Santa María de Canide entre os núcleos de Cabrera e Breixo, e o SUNP-E as Galeras en Pazos por citar os dous exemplos máis afastados

³³⁶ Proxecto de finais do século XIX.

temporalmente, podemos advertir o efecto de proximidade propiciado polas estradas N-VI, AC-174 (cara Sada) e AC-173 cara Santa Cruz internándose na parroquia de San Martiño de Dorneda na Urbanización Rialta. A suma total dos seis núcleos representaba para o ano 2000 o 47,45% da poboación do termo municipal. Valor incrementado nun punto para o ano 2009, acadando o 48,26%.

Incremento Poboacional nos Núcleos máis Habitados (2000-2009)



[G130] Gráfico 4.5.08. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.

Fonte: INE. Elaboración Propia.

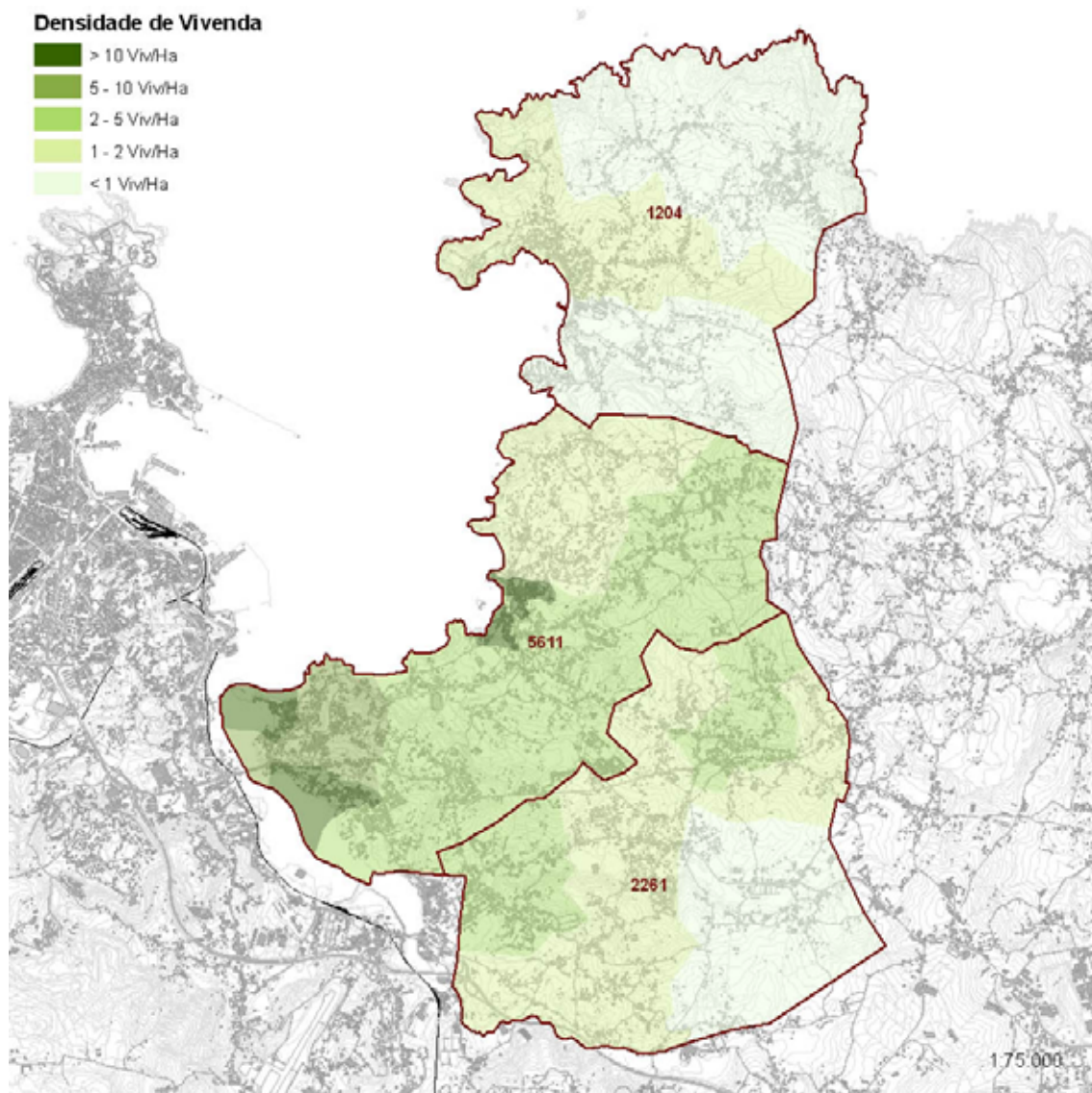
Nas parroquias de Perillo e Liáns³³⁷, a estrutura parcelaria primitiva deu paso a un desenvolvemento urbanístico moi rápido, de trinta anos de vixencia, que a modo de pezas dun puzzle foi completando a nova estrutura urbana da zona con paquetes monofuncionais a modo de illas autistas no magma de rueiros e asentamentos anteriores.



[284] Imaxe 4.5.02. Parroquias de Perillo e Liáns. Área de maior crecemento poboacional do concello de Oleiros.

Fonte: Google Maps. 2009

³³⁷ Os Núcleos de Montrove, Pazos, Coruxo e Porto de Santa Cruz inscribíense todos eles na parroquia de Santa Eulalia de Liáns.



[285] Imaxe 4.5.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

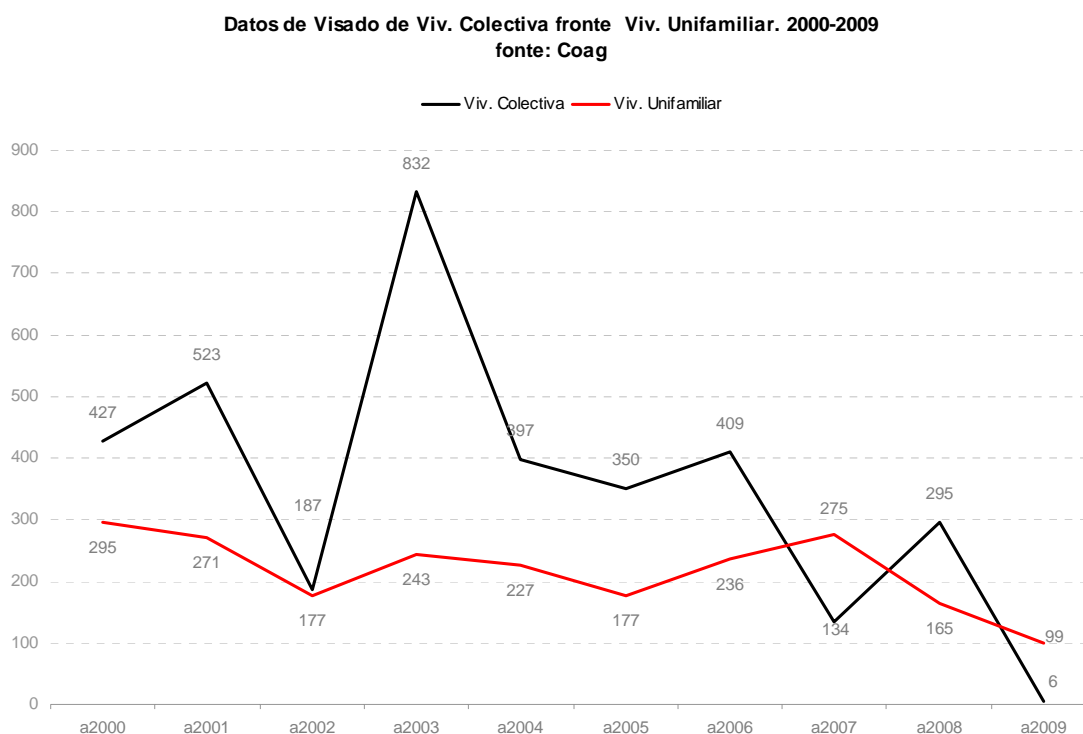
Con algunhas variacións respecto do anterior mapa, pódese observar a hexemonía dos núcleos antes expostos, de tal xeito que podemos falar dunha certa concentración da vivenda ao redor das vías principais que teñen orixe na ponte da Pasaxe.

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	206	158	88	154	155	110	13	21	173	6
Colectiva Pechada	221	365	99	678	242	240	396	113	122	0
Unifamiliar En Ringleira	28	66	43	46	47	26	72	19	59	30
Unifamiliar Illada	267	205	134	197	176	141	148	151	94	63
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	4	10	16	105	12	6
Total	722	794	364	1.075	624	527	645	409	460	105

[T79] Táboa 4.5.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Cambre. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.

No lado oposto, será nas parroquias máis afastadas: Dexo, Serantes, Dorneda ao norte Iñás ao sur, as que presente os índices máis baixos. Nunha situación intermedia se atopa a parroquia de Santa María de Oleiros, especialmente a cabeceira municipal composta por varios

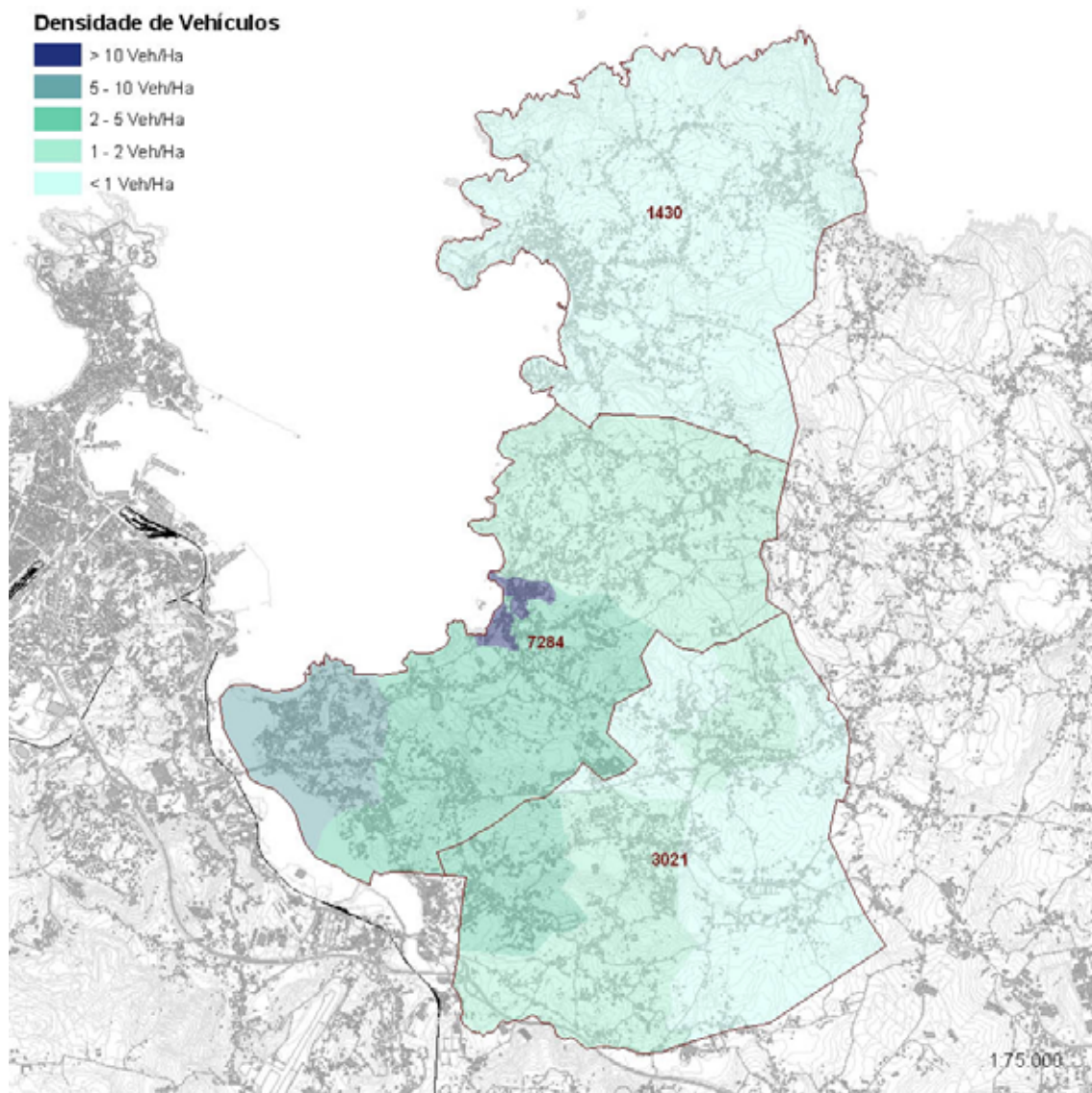
asentamentos agrupados (Piñeiro, O real, Rabadeira, etc.), que experimenta unha moderada suba incentivada polos recentes desenvolvementos urbanísticos.



[131] Gráfico 5.4.09. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.
 Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.

Os datos amosados rexistran o peso da vivenda colectiva fronte á unifamiliar na primeira década do século XXI. Malia os resultados, compre dicir que a tipoloxía de vivenda individual presenta valores moi notables, superiores ao resto de concellos da contorna. Podemos concluír que este proceso aínda non rematou e con todo, resiste mellor o envite da crise económica que se ven producindo dende setembro de 2008 pero que se deixou sentir especialmente durante todo o 2009.

Como veremos nos estudos tipolóxicos dos desenvolvementos urbanísticos, e mesmo se desprende da lectura da memoria do Plan Xeral aprobado no ano 1995, se prescribe unha mestura tipolóxica, que abrangue tanto a vivenda colectiva como a unifamiliar nas delimitacións propostas, de tal xeito que se produza unha variabilidade do tipo edificatorio proposto das actuacións. Asemade, estas áreas resultan de interese xa que inciden no aumento da densidade necesaria para o establecemento de tipoloxías que precisan dunha certa masa crítica para o seu funcionamento, como pode ser o terciario ou comercial de proximidade ou mesmo a localizacións de paradas de transporte público.

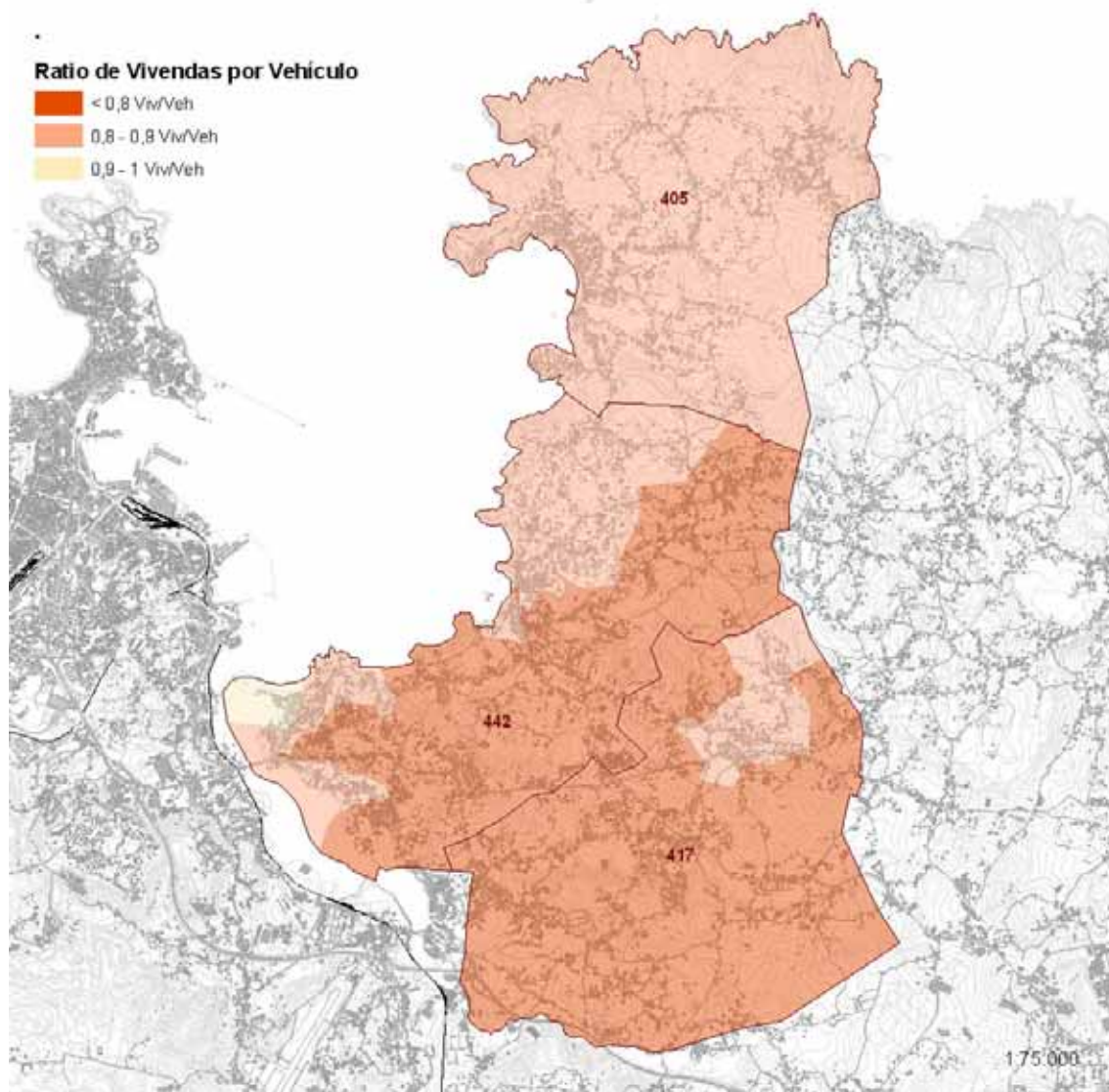


[286] Imaxe 4.5.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Para o estudo do terceiro indicador, e dicir, a distribución dos vehículos particulares, apreciamos que a maior densidade se atopa nos asentamentos de Aguieira, Santa Cruz e Coruxo de Abaixo, seguidos pola parroquia de Perillo na súa totalidade. Compre subliñar que o distrito formado polas parroquias de Perillo, Liáns, e Dorneda, dobraba practicamente o número de vehículos das outras seis parroquias e se atopa na orde de magnitude que abrangue a zona densa da cidade herculina, si ben a extensión superficial resulta maior.

É pois, esta imaxe a que reflicte con maior claridade a situación de partida coa que comeza o século XXI para o concello de Oleiros, no que resulta imprescindible a lectura da ponte da Pasaxe para comprender o estado de concentración radial respecto a este punto.

O distrito integrado polas parroquias máis afastadas da ponte; Dexo, Serantes e Maianca, presenta valores menos pronunciados, que sen embargo comparados cos valores absolutos dos distritos exteriores do resto de concellos resultan os máis elevados. A presenza dos núcleos costeiros de Mera e Xoez xunto co núcleo de Lorbé no extremo oposto son os factores diferenciais.



[287] Imaxe 4.5.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

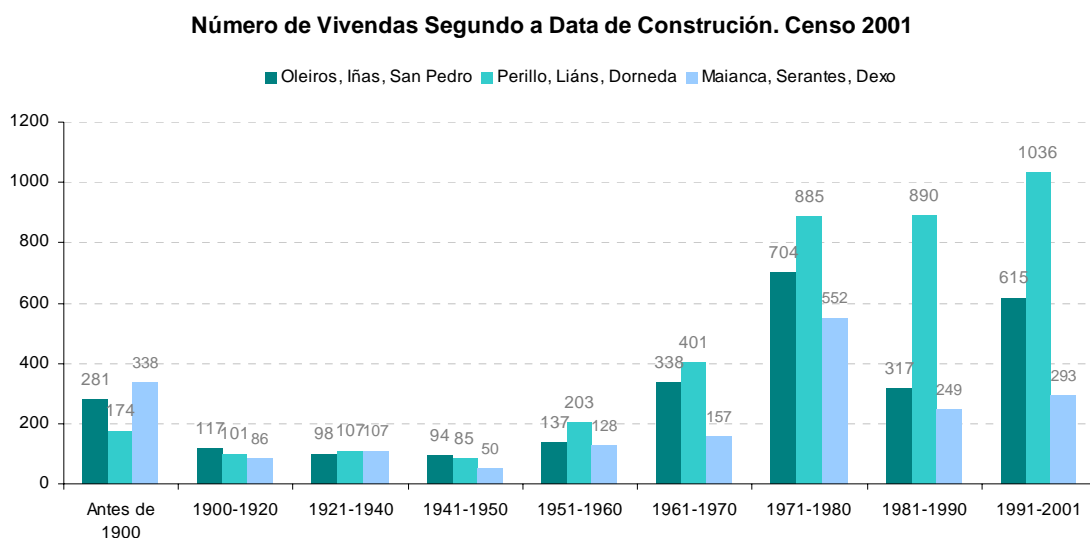
Unha das características que sobresaen do concello de Oleiros é a elevada renda per cápita dos seus habitantes, superior á dos concellos da primeira coroa. A tradución inmediata desto situámola no elevado número de vehículos por fogar. Os datos cruzados indican a existencia de máis vehículos que fogares para tódalas parroquias. Este valor acentúase ao longo das estradas N-VI, AC-173 e AC-174 ao seu paso polas parroquias de Liáns, Nós, Iñás, e Dorneda, como veremos as que maior número de desenvolvementos urbanísticos acolleron. Na banda oposta, excluindo as zonas menos habitadas, aparece os núcleos considerados como tradicionais, nos que a concentración de servizo e a existencia previa de vivendas tempera os valores producidos.

O ratio de vehículos por cada mil habitantes para o ano 2001 superaba os 400 veh/1.000 hab, para tódolos distritos, cifra esta das máis elevadas dentro dos concellos estudados. Como puidemos ver nos gráficos anteriormente expostos, este dato é o que experimenta unha maior suba no transcurso decenal, de tal xeito que para o ano 2009 se superan os 500 vehículos cada mil habitantes.

4.5.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

O caso oleirense resulta especialmente complexo de analizar dado o número de variables que interactúan ao mesmo tempo, pois non só a proximidade co termo municipal da Coruña resulta un factor de peso, senón tamén en gran medida a existencia dunha lonxitude de costa de variadas formas que propiciaron unha pronta colonización do espazo circundante para vivenda de segunda residencia, especialmente polo acceso directo ao mar que ofrecen as praias protexida da ría³³⁸. Isto ven acompañado por unha paisaxe propia do territorio mariñán, de indubidable calidade ambiental (Bohúier, 1979).

Os datos de vivenda presentados corroboran os textos da memoria do Plan Xeral de 1984. Como podemos observar, o maior número de construcións anteriores a 1900 teñen o seu emprazamento nas parroquias de Maianca, Serantes e Dexo, as máis afastadas do ámbito capitalino. Temos que esperar ata mediados do século XX para comprobar como pro primeira vez destacan as parroquias máis occidentais; Perillo, Liáns e Dorneda, vencelladas á rede de camiños construídos nos albores do século. Dentro da Parroquia de San Pedro de Nós, destaca o núcleo do Carballo, vencellado ao paso do tranvía e a instalación das cocheiras e talleres de reparación.

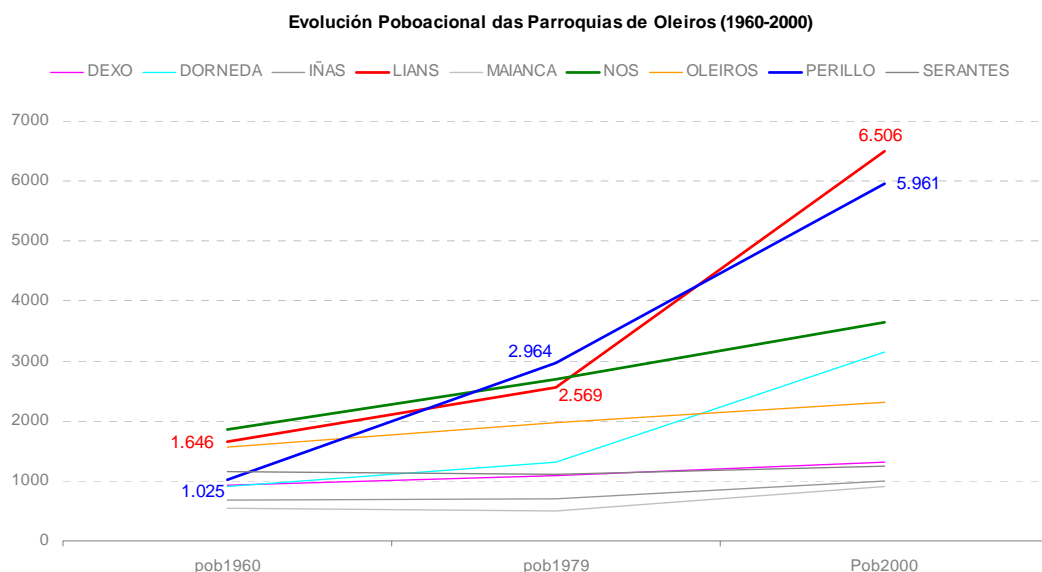


[G132] Gráfico 4.5.10. Número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

Será na década dos setenta cando se experimente unha verdadeira revolución construtiva no concello, dobrando os valores da década anterior e quintuplicando os valores dos anteriores períodos. Nas dúas seguintes décadas, aparece claramente destacado o distrito que abrangue as parroquias anteditas, e que se corresponde nitidamente co percorrido da AC-173 ou estrada da costa de Perillo a Santa Cruz e Arillo.

³³⁸ Dato que non debe ser pasado por alto, xa que son as praias protexidas a que ofrecen una vantaxe comparativa respecto á costa occidental, aberta ao mar e ao vento directo.

Como teremos oportunidade de ver nas seguintes páxinas, o planeamento dirixirá certa parte deste crecemento, mais tamén se producirá un intenso crecemento nos solos urbanizables non programados debido á permeabilidade e desregulación da acción da iniciativa privada.



[G133] Gráfico 4.5.11. Evolución da Poboación Parroquial no Termo Municipal de Oleiros. 1960-2000.
Fonte: PXOU 1984. INE. Elaboración Propia.

O gráfico 4.5.11 estuda a evolución poboacional das parroquias dende o ano 1960 ata o a no 2000. Dende esa data podemos advertir o rápido ascenso que teñen as parroquias mellor comunicadas e máis próximas á órbita de crecemento da cidade herculina; Liáns, Perillo e Nós. A parroquia de Dorneda se incorpora decididamente a partir de 1980 a estes proceso, malia partir con algo de desvantaxe.

Na banda contraria, as parroquias do norte outrora máis poboadas, experimentan un período de latencia debido ao seu maior afastamento das vías de comunicación principais. A muda deste equilibrio poderá manifestarse coa posta en funcionamento do Vial 19, a chamada Vía Ártabra do Plan de Estradas³³⁹, que dará servizo principalmente ás parroquias do interior. Os solo urbanizables non desenvolvidos ata este momento atoparán un punto de apoio para se por en marcha dado o achegamento ás redes principais (ver planos 5.01.05 e 5.01.06 en documento anexo)

A parroquia de Santa María de Oleiros aparece no medio da balanza. Podemos advertir unha certa actividade construtiva xunto ao aumento da poboación, pero con valores moito menos intensos que nas parroquias costeiras occidentais tal e como constatou o profesor Martínez xa en 1981.

³³⁹ Como vimos no capítulo anterior, o Plan de Estradas completado co Plan MOVE 2009-2015, non contemplan unha política de transporte conxunta para o desenvolvemento dos novos solos, algo no que tamén insiste o profesor Nárdiz cando fai referencia ás políticas de novos asentamento se do uso da estrada galega como unha enorme travesía (Nárdiz, 1992, 2008).

A. SITUACION ANTERIOR A 1984.

O concello de Oleiros empeza dende moi cedo un proceso de transformación do seu territorio, alentado polas excepcionais condicións ambientais, a construción de novas vías que dotan de gran accesibilidade a toda a península e a proximidade co núcleo principal de poboación (Martínez, 1981; Dalda, 1992). Compre destacar a crise agraria, que se agudizará a partir de 1960, coa baixada xeneralizada dos prezos e a aposta gubernamental pola industrialización acelerada poucos anos despois (Beiras, 1972), o que traerá o abandono prematuro das terras e a expectativa de converter calquera anaco de chan en solo edificable (Martínez, 1981).

Entón, cómo pode ser que non existirá unha norma urbanística de rango superior capaz de conxugar os intereses da comunidade xunto cos dos propietarios do solo, ata ben entrada a década dos oitenta. Os intentos foron varios, pero estes endexamais chegaron a ser operativos na súa totalidade dado o interés dos propios operadores urbanísticos privados por continuar na liña da recalificación directa. Estes intentos, que incluso chegaron a paralizar licenzas entre 1979 e 1981 (PDSUZP³⁴⁰) serviron de base para as primeiras normas xerais aprobadas definitivamente en 1984. Vexamos os puntos destacados de cada un deles segundo o apartado J) da Memoria do PXOM de 1984.

O primeiro intento, o *Plan General de Ordenación*, leva a firma de Iglesias Atocha en 1970, arquitecto municipal do concello da Coruña e que participa na redaccións dos plans parciais de Durmideiras e O Ventorrillo, entre outros. Podemos salientar tres aspectos fundamentais deste planeamento.:

- A definición, malia que imprecisa, dos núcleos urbanos; Perillo, San Pedro, Real, Agueira-Coruxo, Mera-Xoez.
- A carón deles aparece un gradiente á baixa de zonas intensivas.
- A maior parte do territorio aparece delimitado cun réxime de vivenda en localización semiextensiva.

Este plan recoñece a multipolaridade do concello de Oleiros, concepto herdado nos seguintes intentos de planeamento e no PXOM de 1984 que cita o carácter acertado do mesmo, do que convén reter os núcleos urbanos e as súas periferias

En segundo lugar, compre falarmos do *Proyecto de Delimitación de Zonas de Casco Urbano y Extensivas*, do ano 1975, baseado nunha adaptación das primeiras NSPP da Coruña³⁴¹, e redactado polos apareladores municipais A. Baamonde e A. Freire. O Proxecto incide nos puntos anteriormente indicados con certos matices.

- Asentamento definitivo das zonas de Casco Urbano: Mera-Punxeiro, Santa Cruz-Agueira, Perillo-Ponte da Pasaxe, San Pedro-O Seixal e Oleiros.
- As Zonas Extensivas comprende o alfoz dos núcleos anteditos, mais tamén as prolongacións das principais estradas, concretamente a AC-173 e a N-VI.

³⁴⁰ Proxecto de Delimitación de Solo Urbano e Zonas de Protección (Martínez, 1981).

³⁴¹ AP 18.03.70 (CPU). Anuncio información pública BOP 16.06.70. AD Ministerio de la Vivienda BOE 28.03.72. AD modificacións BOE 11.07.72.

En palabras da memoria do PXOM 84, este plan representa con maior realismo a situación urbanística que o de Iglesias Atocha, pero carece a necesaria precisión xeográfica e os criterios de delimitación das zonas extensivas son xulgados como inaceptables.

O Plan Comarcal Cidade das Rías, promovido pola deputación e do que xa apuntabamos as ideas xerais no capítulo 2, enmarca o concello de Oleiros como un municipio de expansión da cidade central con un carácter eminentemente residencial segundo o modelo territorial proposto. Con anterioridade o PXOU da Coruña de 1966, tamén define un modelo de crecemento futuro con apoio nos concellos limítrofes, outorgando a Oleiros un papel eminentemente residencial. Así, nos sucesivos avances do PXOM de 1984, se puideron validar os criterios de orden metropolitano que definía o Plan Comarcal para o concello de Oleiros, así podemos ler na memoria do PXOM 84 a seguinte frase: *“El Criterio de considerar el Término en su conjunto como un mercado potencial del suelo urbano es coherente con el modelo territorial del Plan y con la realidad”*, (Memoria do PXOM, 1984, 306).

O Plan Comarcal presentaba a opción do réxime de solo urbanizable non programado en gran parte do territorio, exceptuando as zonas de protección e de equipamento metropolitano de urxente defensa, para evita-la desorde coa que se viña actuando. Asemade, As elevadas taxas de incremento poboacional previstas (superiores ao 300% entre 1970 e 1985) estimaban necesaria unha densidade de 50 hab/Ha repartidas sobre 400 hectáreas, das que só serían de nova creación 50, pois o resto se produciría aumentando a densidade sobre o solo xa urbano. O reparto para cada núcleo viría repartido da seguinte forma:

Reparto de Habitantes pos Núcleos. Plan Comarcal Cidade das Rías.		
Concello	Poboación	Superficie (Ha)
San Pedro	5.000	100
Oleiros	5.000	100
Perillo	3.000	60
Montrove	3.000	60
Santa Cruz	3.000	60
Mera	1.000	20
<i>Total</i>	20.000	400

[T80] Táboa 4.5.03. Reparto de habitantes por núcleos. Plan Comarcal Cidade das Rías.
Fonte: Elaboración propia a partir da Memoria do PXOM, 1984, 306

Por último, as Normas Subsidiarias de Planeamento do ano 1976, presentadas perante a CPU un ano máis tarde, foron denegadas³⁴² por presentar fallos na tramitación e certas contradicións que non se adecuaban á legalidade vixente, entre outras; a delimitación do solo urbano (Z-8 e Z-9) sen dar cumprida atención ao artigo 81.2 da Ley do Solo de 1975. Asemade a clasificación como urbano dunha franxa de 50 metros de largo en tódalas estradas do termo municipal invalidaría calquera modelo territorial proposto³⁴³.

³⁴² Sesión 21.07.77 da CPU.

³⁴³ Ibidem.

Sen embargo, a rectificación destas normas segundo o informe da CPU recollía os antecedentes urbanísticos vistos ata o de agora precisando os obxectivos de planeamento en nove normas zonais xunto coa localizacións dos equipamentos, diversificando a cualificación do solo. Asemade, recollían a situación urbanística real do termo municipal que se atopaba sometido a fortes presións inmobiliarias.

Normas Subsidiarias de Planeamento. 1976. (Sen AD).			
Norma Zonal 1976	Norma Zonal Posterior ao Informe	Norma	Superficie (ha)
Non Existe	Equipamento	E	6,80
Zona non Urbanizable de Dominio Público e Protección de Costas e Praias	Zona non Urbanizable de Dominio Público e Protección de Costas e Praias	Z01	289,29
Zona Non Urbanizable Protexido, Contiguo de Protección de Praias	Zona Non Urbanizable Protexido, Contiguo de Protección de Praias	Z02	42,45
Solo Non Urbanizable de Protección Forestal de Reserva Metropolitana	Zona Forestal de Reserva Metropolitana Pendente de Plan Especial	Z03	246,39
Solo non Urbanizable de Entidades Rurais	Zona Urbana de Entidades de Poboación Rural	Z04	294,23
Solo Non Urbanizable de Tolerancia de Edificación de Protección de Estradas	(Suprimido)	Z05	
Solo Urbanizable non Programado de Densidade Media	Solo Urbanizable Programado Residencial	Z06	59,84
Solo Urbanizable non Programado Residencial de Baixa Densidade	Solo non Urbanizable agrícola e Forestal con Tolerancia de Residencia	Z07	3.091,94
Solo Urbanizable non Programado de Edificacións Industriais e Oficinas na N-VI	Solo Urbanizable Programado de Edificacións Industriais e Oficinas na N-VI	Z08	42,46
Solo Urbano de Baixa Densidade	Zona Urbana de Baixa Densidade	Z09	70,74
Urbanizacións e Parcelacións (Z09-bis)	Urbanizacións e Parcelacións (Z09-bis)	Z09-bis	100,48
Solo Urbano de Media Densidade en Cuarteirón Pechado	Zona Urbana de Media Densidade	Z10	39,02

[T81] Táboa 4.5.04. Ordenanzas Zonais das Norma Subsidiarias Presentadas en 1977.
Fonte: Elaboración propia a partir das Norma Subsidiarias³⁴⁴.

Parámetros Urbanísticos das Normas Zonais. NSP 1977.									
Norma Zonal	Ocupación (%)	Tamaño Mín. (m2)	Fronte Mín. (m)	Aliñacións (m)	Fondo Máx (m)	edif bruta (m3/m2)	edif neta (m3/m2)	Densidade Máx (viv/ha)	Altura
Z04		200	6	>4	10	1,5			2 plantas (6 m)
Z06						2,5	4,6	40	4 plantas
Z07	20%						0,4		2 plantas (6 m)
Z08						4			5 plantas
Z09	40%	250	6	>6		2,75			3 plantas
Z10			8		18				5 plantas

[T82] Táboa 4.5.05. Ordenanzas Zonais das Norma Subsidiarias Presentadas en 1977.
Fonte: Elaboración propia a partir das Norma Subsidiarias³⁴⁵.

Nese mesmo ano foran presentadas para o conxunto da provincia as segundas Normas Provinciais³⁴⁶ que modificaban algúns aspectos das primeiras invalidando algúns preceptos da tentativa municipal. Dentro do informe da CPU que denega a aprobación definitiva compre

³⁴⁴ Apartado 3.3.2. Normas de Planeamiento y de Edificación. Calsificación (páx. 11 e seguintes).

³⁴⁵ Ibidem.

³⁴⁶ AD 06.05.77.Publicadas no BOE nº153, de 28.06.77 e BOP nº126, 03.06.1977.

resalta-las dúas últimas páxinas do mesmo, que dan a coñecer as tremendas dificultades que entraña a redacción dunhas normas para o concello:

“Se está calificando suelo residencial con una densidad de vivienda/hectárea superior a las 75 señaladas por la Ley, tema este que ha sido objeto de alegación. Por otra parte, se han establecido zonas en manzana cerrada que constituyen barreras y dificultan el uso a que se destinan terrenos situados a sus espaldas. Este tema de lo no adecuado del diseño en ciertas zonas ha sido alegado y el equipo redactor ha aceptado en parte algunas alegaciones. No así la Corporación, al contestar las alegaciones.

En general el planeamiento propuesto intenta acomodar unas calificaciones de suelo a una demanda de mercado, más que a unas posibles previsiones en equilibrio con unos estudios de población o de relación con la Ciudad. Se basa en estudios del Plan Ciudad de las Rías, pero carece de sentido en tanto en cuanto éste trataba un conjunto unitario, del cual es imposible deslindar una parte sin alterar los presupuestos base. Por otra parte en el planeamiento se intenta con habilidad posibilitar la urbanización y construcción espontánea, ciertamente una realidad en Galicia. Aun cuando encierra la idea general aspectos válidos, no es aceptable en tanto se posibilita y da legalidad a un hecho incontrolado, en definitiva se legaliza una situación sin orientarla ni estructurarla, ideas básicas en todo planeamiento.

Y, por último, en el tema decisivo de la delimitación de suelo urbano se intenta calificar como tal un suelo con expectativa de urbano. Es real la dificultad general de Galicia de establecer la separación entre lo es que es urbano y no lo es, y en este municipio la situación se agudiza al estar influenciado por el área de La Coruña, y existir una red viaria tan compleja y actuaciones puntuales que han distorsionado todo el territorio. Ello pone de manifiesto dos cosas, que el Municipio requiere un planeamiento a nivel de Plan General, un documento complejo y que analice en profundidad el territorio y que de una vez resuelva a nivel de área metropolitana la ordenación municipal y, segundo, que ello requiere una documentación básica cartográfica totalmente imprescindible para afrontar el problema. Es totalmente imposible realizar un trabajo operativo con una documentación como la que se ha utilizado en la Norma que nos ocupa. Es imposible, sobre un plano 1:5.000 de dudosa fiabilidad delimitar y estudiar las áreas urbanas, requiere como mínimo una cartografía a 1:2.000, que permita un estudio de alineaciones y rasantes y que disponga de un parcelario en estas zonas.

Asimismo, en los planos de detalle E 1:5.000, se observa la pretensión de convertir en zona urbana densa con manzanas cerradas una gran parte de núcleos al margen de carreteras existentes sin dejar la debida protección de vías

públicas convirtiendo las zonas en conjuntos urbanos que en la forma propuesta hace temer el colapso de la circulación en importantes arterias de tráfico general por la limitación de sus alineaciones marginales. Por otra parte, las alineaciones que se pretenden fijar a lo largo de las vías públicas del Estado contravienen abiertamente la Ley de Carreteras nº 51/1974 de 19 de diciembre, en cuyo art. 120 dispone que para señalamiento de líneas en travesías, con dimensiones más próximas de las generales que fija la Ley exige expediente previo a petición del municipio y que tiene que aprobar el Ministerio de Obras Públicas.

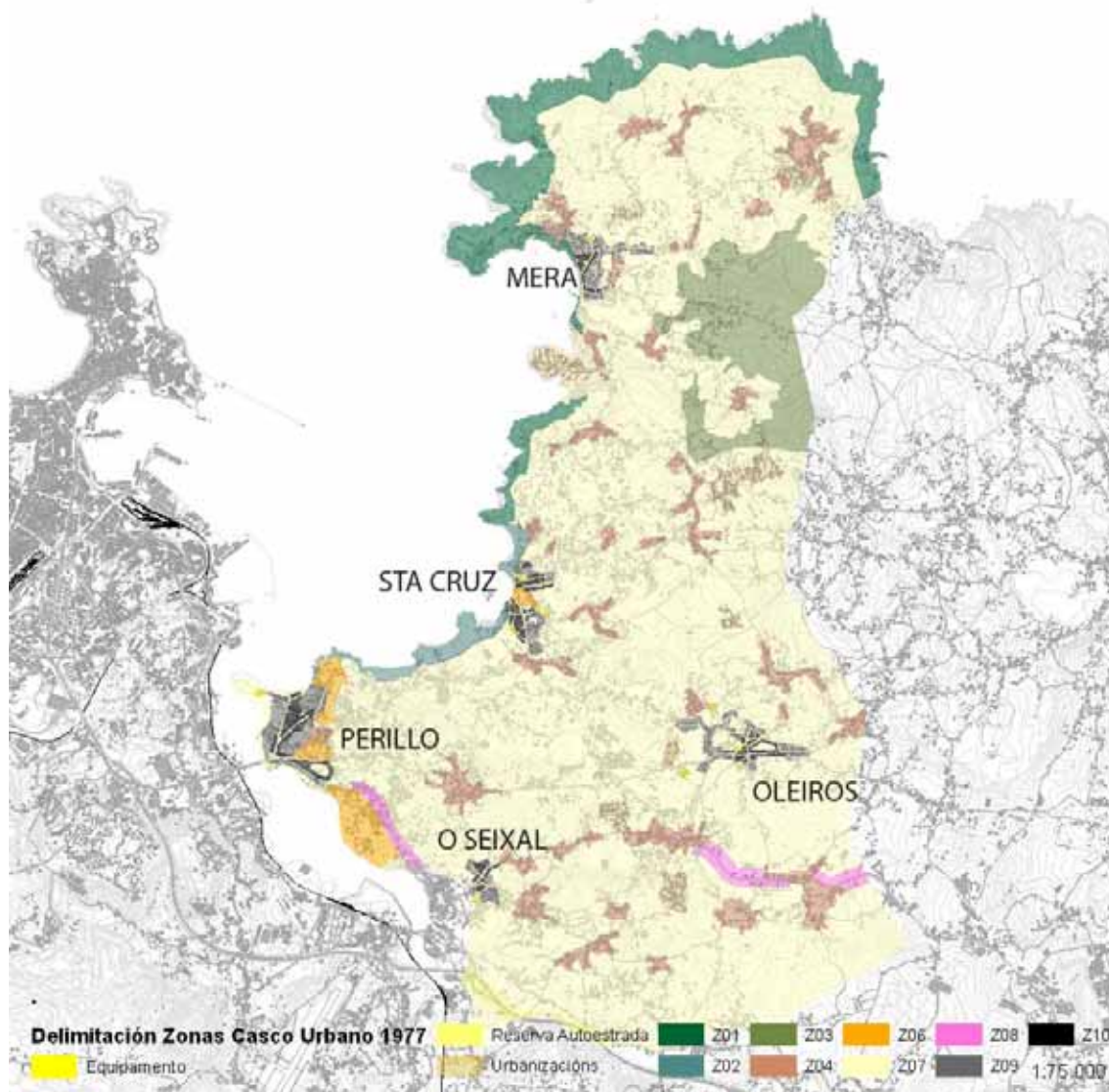
Al intensificar la edificación próxima a la costa y playas, según se propone, se agudizan los grandes problemas de saneamiento aún sin resolver. Además se coartan los aparcamientos y accesos a la zona marítimo-terrestre. La zona de vigilancia (mínimo de 6 m.), debe quedar físicamente libre. La zona de protección de costas y playas delimitada en los planos es claramente playa y zona rocosa. Deberán tenerse en cuenta las enfilaciones de entrada del Puerto de La Coruña, con sus correspondientes servidumbres.”

*Denegación da aprobación das Normas Subsidiarias.
Fonte: Informe de 21.07.1977 da CPU.*

Non cabe dúbida que o informe, na súa contundencia, serviu de chisqueiro para que se puidese abordar un estudo territorial á escala de plan xeral como de feito aconteceu. Porén, non queríamos deixar as Normas Subsidiarias sen antes presentar algunhas conclusións que foron tidas en conta para a redacción do Plan Xeral.

- A concentración da poboación aparece representada en cinco núcleos principais; Perillo, O Seixal, Oleiros, Santa Cruz e Mera, formados á súa vez polo agrupamento de pequenos asentamentos moi próximos entre si (véxase Memoria de Ordenación PXOU 1984, e máis recentemente o Nomenclator de entidades de poboación).
- Os núcleos secundarios se engloban dentro do solo urbano de entidade rural diferenciándose do resto polo seu tamaño superior; Xoez, Lorbé, Montrove e O Carballo.
- As áreas urbanizables se emprazan nas zonas de contacto coa cidade central, na parroquia máis preta, e no segundo núcleo de maior crecemento.
- A N-VI se perfila como unha vía escaparate que ofrece unha inmejorable posición para o sector industrial e comercial.
- A protección do solo aparece dividida entre a costa, co fito singular do Seixo Branco, e no interior, no bosque que separa as parroquias do norte das centrais e que presenta unha clara continuidade cara o termo municipal de Sada separando as parroquias de Carnoedo e Veigue.

A primeira corporación da restauración democrática abordará un Proxecto de Delimitación de Solo Urbano e Zonas de Protección segundo as Directrices de Política Urbanística amplamente consensuadas polas Unidades Veciñais que resultaron fundamentais no proceso de paralización da ocupación indiscriminada do territorio oleirense.



[288] Imaxe 4.5.06. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. DSU 1977 (sen Aprob. Definitiva).
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación.

Como poderemos constatar nos seguintes apartados, a proposta de 1977 toma forma dun xeito definitivo nos sucesivos planeamentos aprobados para o solo de Oleiros, e de maneira significativa no primeiro Plan Xeral de Ordenación aprobado definitivamente en 1984, e o seu antecedente; o Proxecto de Delimitación do Solo e Zonas de Protección aprobado pola corporación municipal.

Pese aos esforzos por encaixar a forma do crecemento urbano, durante o transcurso da década dos sesenta e moi especialmente nos setenta, foron desenvolvidas actuacións urbanísticas tendentes a colonizar un territorio que de forma esóxena se impoñen como modelo de asentamento ausente de toda lóxica territorial interna, e apoiado exclusivamente nas condicións de accesibilidade viaria.

Esta dinámica de crecemento, xunto coa densificación en altura dos núcleos principais apoiados en laxas interpretacións da normas subsidiarias de planeamento provincial (Martínez, 1981; Dalda, 1992), percorre un breve período de tempo de apenas vinte anos, o que da idea da súa virulencia. A Memoria de Ordenación do PXOU de 1984, páx.2, apunta sobre esta etapa do

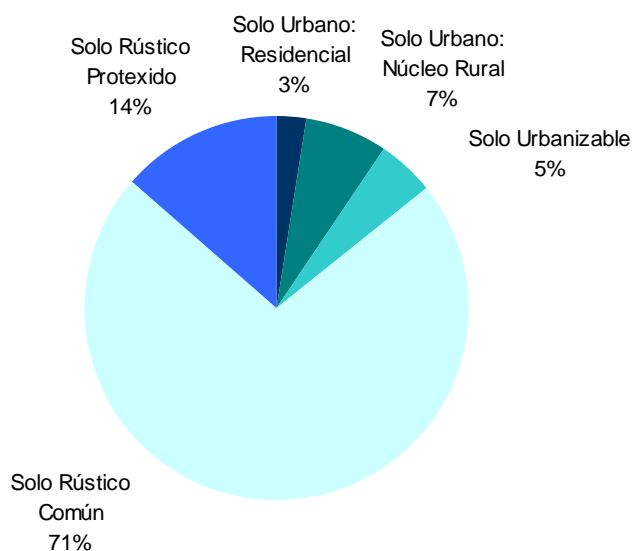
crecemento oleirense o seguinte texto explícito: “De 1968 a 1979, Oleiros percorre un panorama urbanístico dramático no colectivo; proveitoso no privado”.

Delimitación Areas 1977	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	403
Solo Urbano: Residencial	109
Solo Urbano: Industrial	0
Solo Urbano: Núcleo Rural	294
Solo Urbanizable	202
Solo Rústico Común	3.091
Solo Rústico Protexido	578
<i>Total</i>	<i>4.274</i>

[T83] Táboa 4.5.06. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977 (sen AD).
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1977.

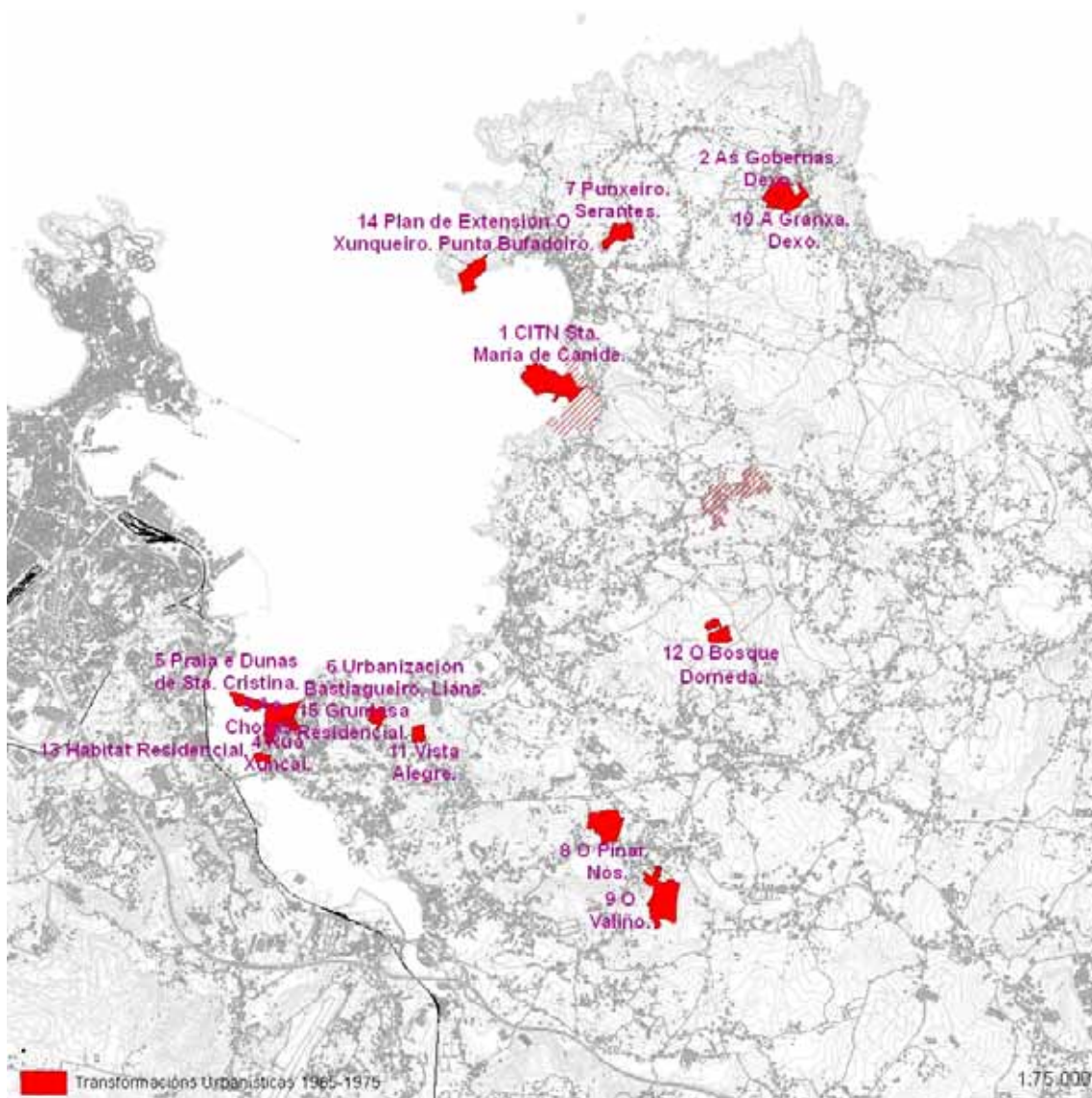
As NSP de 1977 clasificaban un total de 400 hectáreas como solo urbano, das que case 300 podémolas referir a delimitacións de núcleos rurais, e a protección do solo rústico superaba en pouco máis de 500 hectáreas a salvagarda de non poder edificar, que si posuían as 3.000 hectáreas de solo rústico común, denominado nas NSP como norma zonal Z-7.

Normas Subsidiarias, 1977 (sen Aprob. Def.)



[G134] Gráfico 4.5.12. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros nas DSU 1977.
 Fonte: Elaboración propia a partir das DSU 1977.

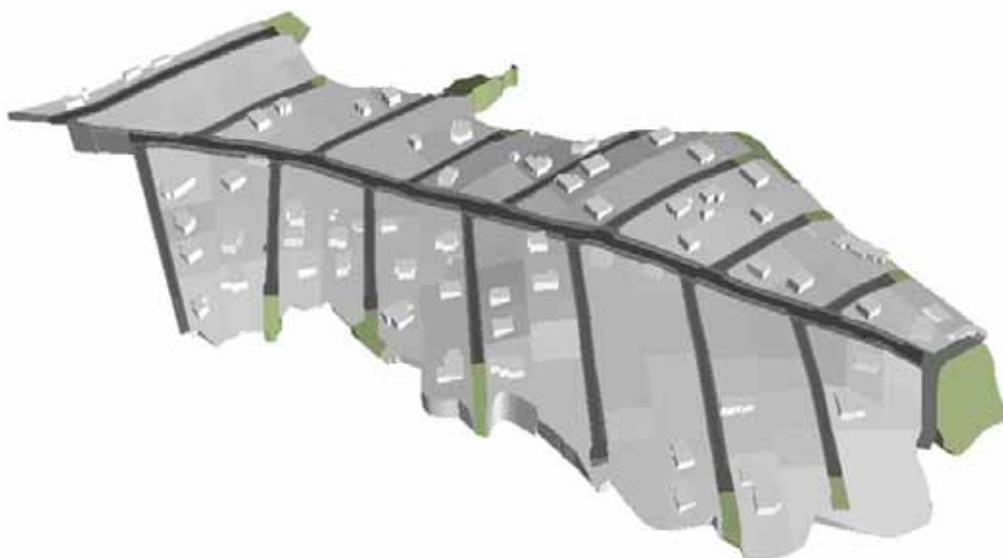
Nese 71% de solo se desenvolverán as accións urbanizadoras e reparcelativas dun novo modelo de colonización do urbano cara o mundo agrario, pretexto que serve para anunciar a situación de “En Venta” de todo o territorio municipal (Martínez, 1981).



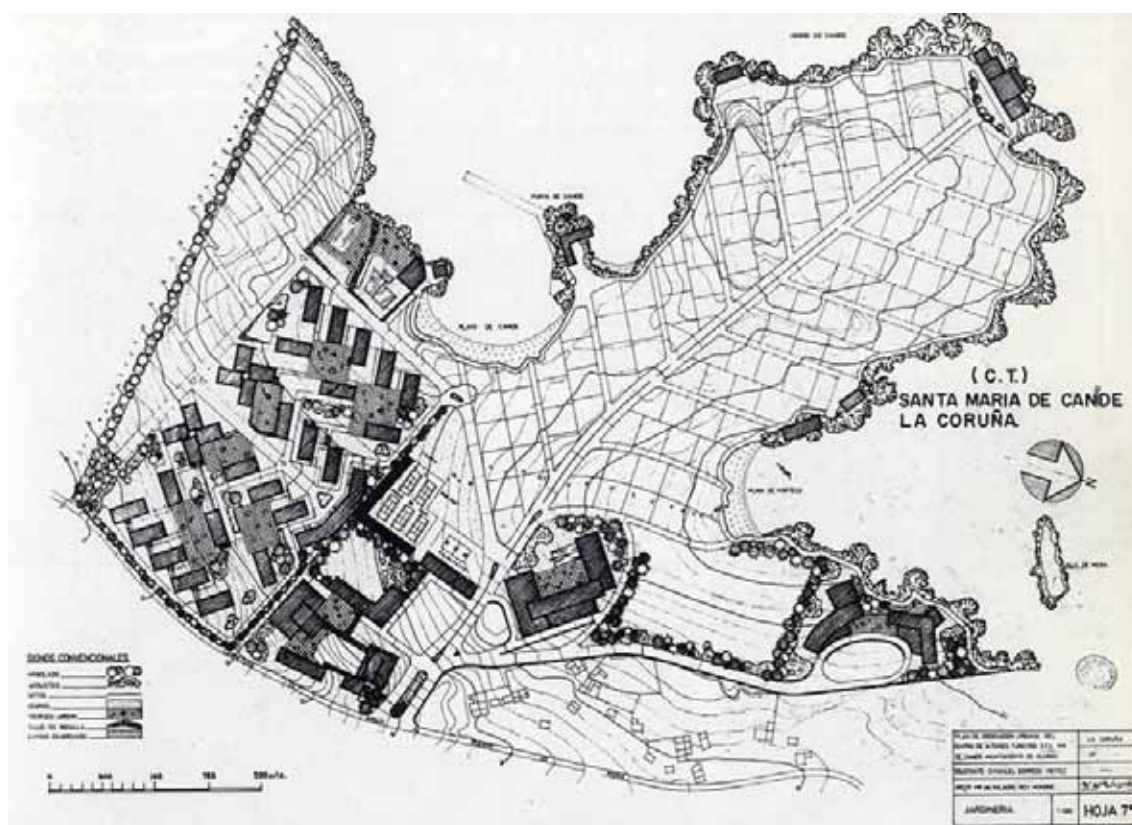
[289] Imaxe 4.5.7.a. Plano de Urbanizacións anteriores ao PXOU de 1984.
 Fonte: Elaboración propia. Martínez Suárez (1981).

A imaxe superior amosa a localización das actuacións reparcelatorias que obtiveron o visto bo da Comisión Provincial de Urbanismo na década dos sesenta e setenta que acadaron unha densidade suficiente para non seren incorporadas como solo urbanizable no PXOU de 1984. ás que temos que engadir o Centro de Interés Turístico Nacional de Sta. María de Canide (por expropiación). A parroquia de Perillo é a que recibe un maior número de actuacións, máis o espallamento das unidades tanto no interior coma nos bordos costeiros, indican unha profunda predilección polo termo municipal no que se centran case en exclusividade este tipo de actuacións.

A nota diferencial pasa polo estudo do parcelario existente. Por regra xeral débense a grandes fincas, afastadas dos principais viarios que atravesan o concello, que son obxecto de subdivisións e venda por lotes, asegurando a viabilidade da operación e a rapidez da execución.



O **CITN Santa María de Canide** foi aprobado por Decreto 1312/66 de 12 de maio, do Ministerio de Información e Turismo, aparecendo no mesmo documento a declaración de Centro de Interés Turístico Nacional³⁴⁷.



Porén, o citado proxecto foi obxecto de sucesivas reformas, que pasamos a enumerar:

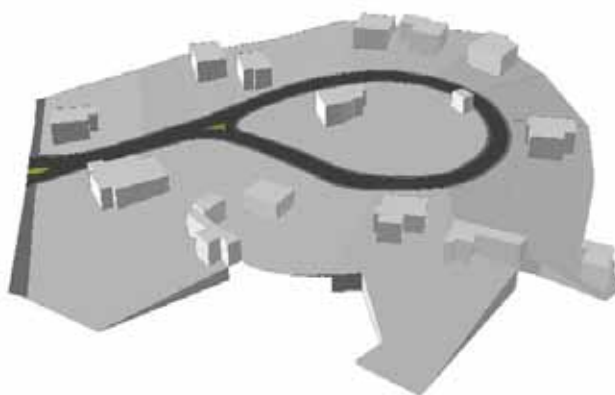
- Solicitud por parte da promotora da revisión do plan o 08.07.1976.

³⁴⁷ BOE 31.05.1966.

- Comunicado con data 29.12.1976 do Ministerio de Información e Turismo para proceder á adecuación do plan segundo a Lei do Solo de 1975 e a elaboración dun estudio de detalle da proposta. O Ministerio sinala o 17.05.1977 a data límite para cumprimentar os documentos esixidos.
- O Estudio de Detalle se presenta perante o Ministerio de Comercio e Turismo o 15.03.1979. O devandito documento obtén informe favorable do Ministerio firmado o 22.03.1979.
- Case un mes despois, o 13.04.1979, da traslado ao concello de Oleiros para proceder á tramitación do Plan de Ordenación e o Estudo de Detalle.
- O Pleno Municipal decide outorgar aprobación inicial ao documento pero co nome de Plan Parcial³⁴⁸ en substitución do Estudo de Detalle o 24.06.1980.

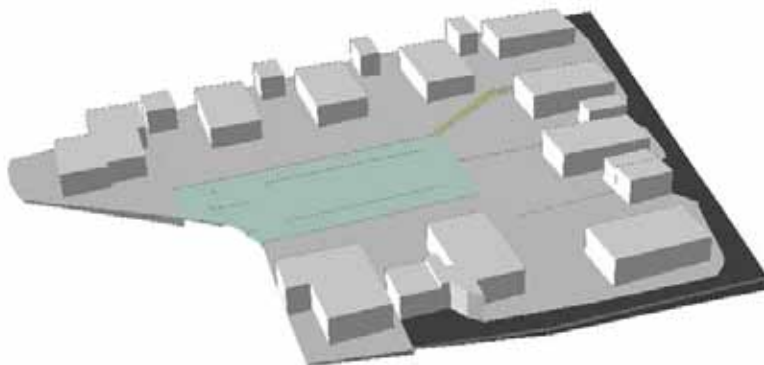
A construción do CITN vai ser truncada en dúas partes, quedando como solo urbanizable a meirande parte do mesmo e unicamente reservando o solo urbano ao efectivamente urbanizado para as vivendas unifamiliares. O CITN non responde a ningún criterio de racionalidade ou oportunidade urbanística que inspira a Ley do que parte, ben ao contrario, se presenta como un elemento illado de ceda colonización sobre un territorio que se encamiñaba cara unha forte presión urbanística, sen máis criterio que o casual título de propiedade (Memoria PXOU, 1984, 261), e sen planeamento superior aprobado ata ese momento.

Dentro da iniciativa privada a parcelación das **Gobernas**, na parroquia de Dexo e próxima ao núcleo de Lorbé, foi aprobada pola CPU o 27.02.68, converténdose nunha das primeiras urbanizacións colonizadoras do territorio oleirense. O tamaño da mesma, con menos de dous hectáreas, da idea da capacidade operadora dos inversores, que perseguen a posta no mercado de lotes parcelarios competitivos coas parcelas rústicas edificables. Estas actuacións foron amparadas legalmente sen dispoñer en ningún caso dun documento de referencia superior.



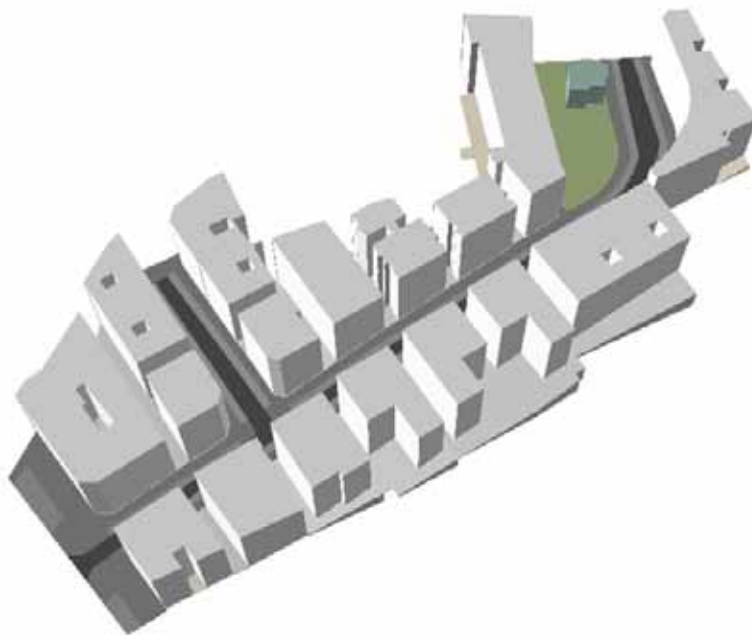
[292] Imaxe 4.5.09. Urbanización As Gobernas. 27.02.1968.
Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

³⁴⁸ BOP 05.07.1980, anuncio de Aprobación Inicial e apertura de prazo de Información Pública.

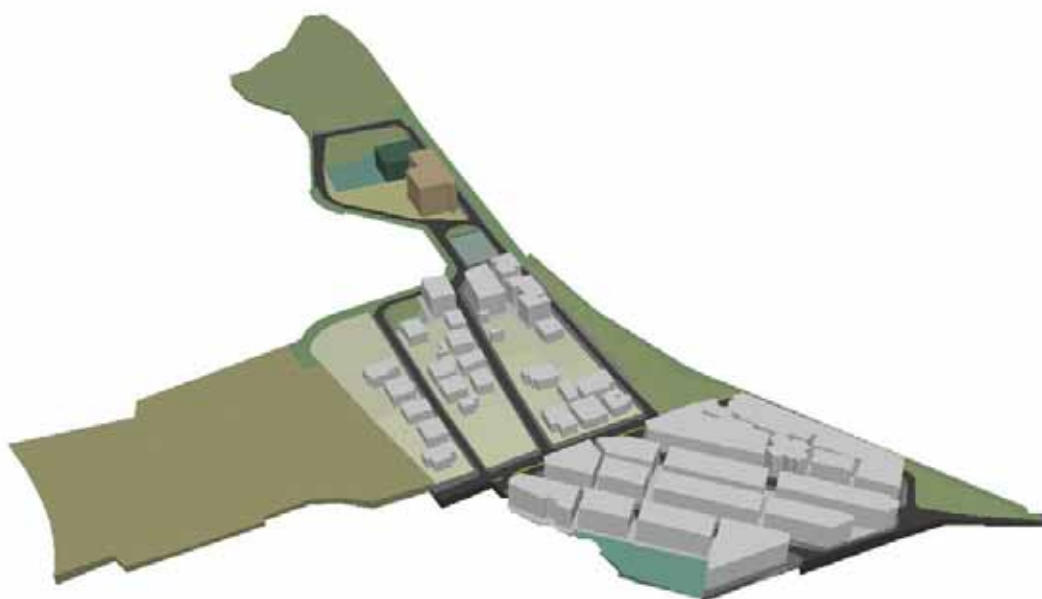


[293] Imaxe 4.5.10. Urbanización As Chozas. 1969.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

O caso da parroquia de Perillo coa ocupación directa da praia de Santa Cristina e os seus recursos costeiros foi un feito de increíble rapidez. No ano 1969 se tramita vía administración local unha apertura de vías para dar servizo a unha urbanización –As **Chozas**- composta por dez vivendas ocupando zonas de servidume marítimo-terrestre, dentro dunha gran permisividade e sen instrumentos de control destas actuacións. Igualmente, na imaxe inferior, a **rúa Xuncal** é froito dunha licenza de aperturas de vías (26.06.69) que posibilita o loteo posterior de parcelas que obteñen licenza directa para a construción de vivenda colectiva de catro plantas dirixida fundamentalmente a poboación que tfixa a súa residencia no termo municipal de Oleiros pero permanece vencellada fortemente ao veciño concello da Coruña.



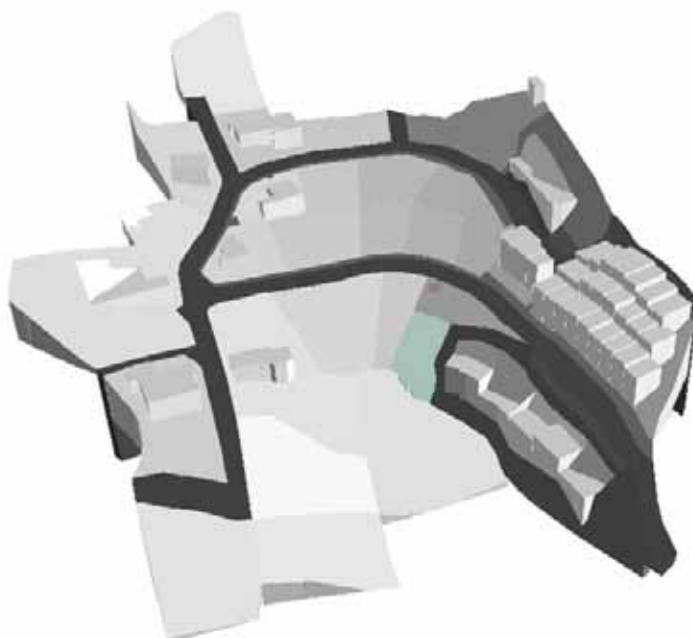
[294] Imaxe 4.5.11. Apertura de vía na Rúa Xuncal. 26.06.1969.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.



[295] Imaxe 4.5. 12. Urbanización Santa Cristina. 22.01.1970.

Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

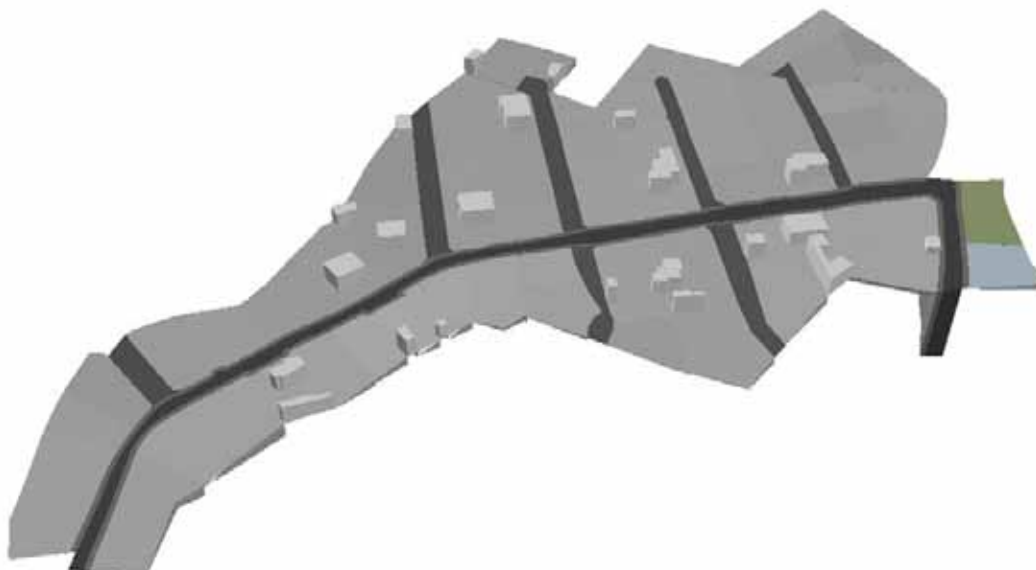
Mención aparte merece a **Urbanización da Praia e Dunas de Santa Cristina –Sancrisa-**, aprobadas por silencio administrativo o 22.01.1970, malia que os intentos po rcolonizar este espazo se remontan dende os anos vinte do século pasado (Martínez, 1981). Dada a demanda, se produce un cambio de tipoloxía a vivenda colectiva na parte oriental da delimitación para conformar un conxunto de 208 vivendas e usos terciarios-recreativos nun dos extremos da mesma.



[296] Imaxe 4.5. 13. Urbanización Bastiagueiro. 02.03.1970.

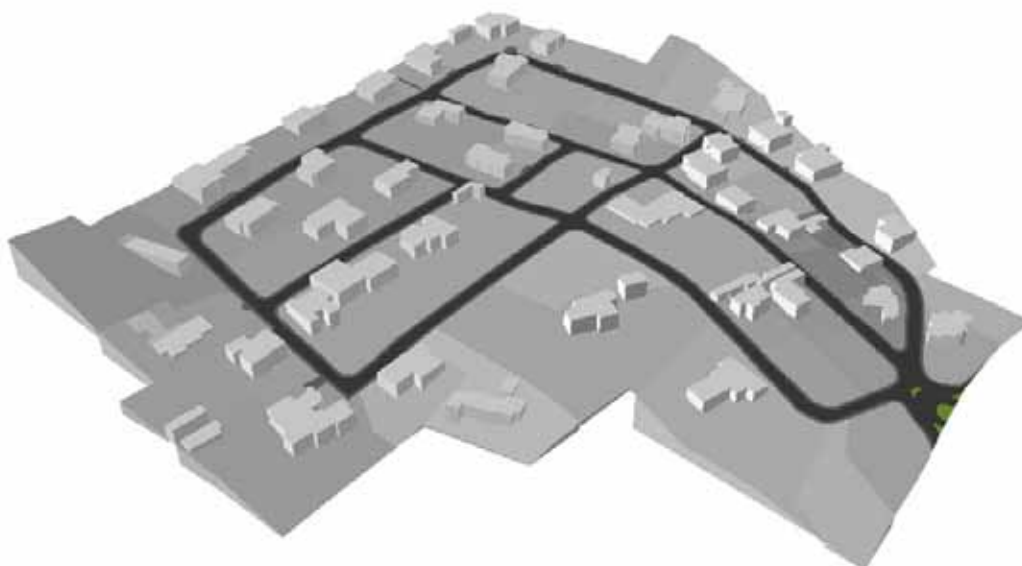
Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A urbanización **Bastiagueiro** asentada na traseira do areal do mesmo nome, obtivo aprobación definitiva da CPU o 02.03.1970 con tipoloxía de vivenda colectiva en apartamentos e vivenda unifamiliar exenta para uso como segunda residencial.



[297] Imaxe 4.5.14. Urbanización Punxeiro. 02.03.1970.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A aprobación definitiva da urbanización **Punxeiro** está recollida no Acta 73 do día 02.03.70 e se compón dunha parcelación para 102 vivendas unifamiliares nunha superficie que se aproxima as cinco hectáreas. O Plan Xeral de 1984 recolle na súa ficha correspondente un grao de consolidación do 20%, sendo obrigado a ceder algunha parcela para dotacións e zonas libres.



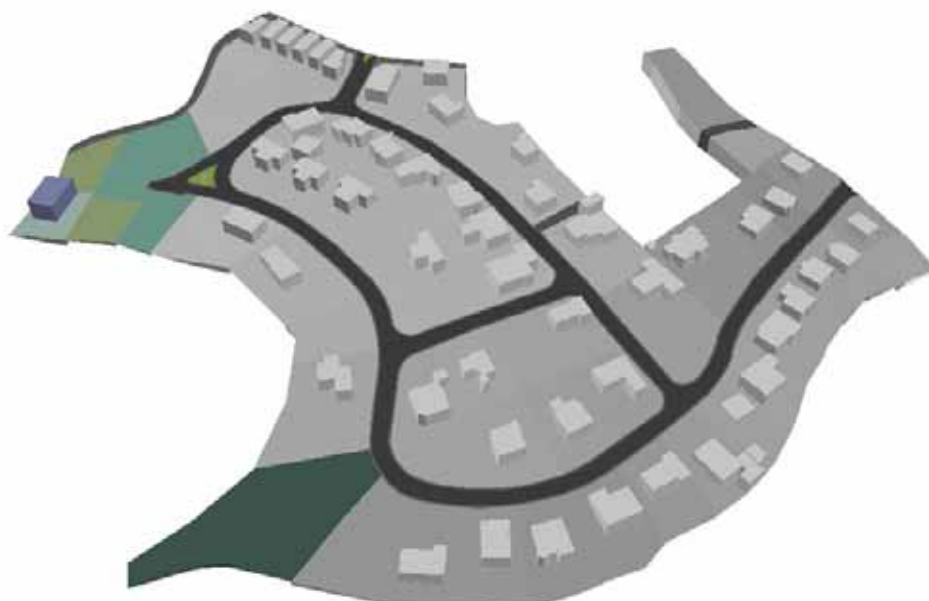
[298] Imaxe 4.5.15. Urbanización O Pinar. 01.04.1970.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A Urbanización **O Pinar**, emprázase nunha das beiras da N-VI xusto antes de chegar ao núcleo do Carballo, na parroquia de Nós, para despregarse en forma arborescente pero sen outro punto de contacto co exterior. Na ordenación do mesmo estaba prevista a creación dun Centro Cívico formado por cafetería, piscina e supermercado que ocuparía unha superficie de 2.040 m². e que non se materializou. O número de parcelas a vender foi de 88 sobre unha superficie de 8,6 Ha.



[299] Imaxe 4.5.16. Urbanización O Valiño. 16.06.1970.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A urbanización **O Valiño**, formada por 194 parcelas, non obtivo aprobación definitiva. Emprazada na ladeira norte do monte do Castro separa esta masa forestal da veciña do monte da Costa. Os accesos son deficientes pois se apoia en antigos camiños veciñais de difícil conexións á N-VI que actúa como vía principal.



[300] Imaxe 4.5.17. Urbanización A Granxa. 16.11.1970.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A Granxa é froito da parcelación de nove hectáreas pertencente a unha antiga finca agrícola da casa señorial anexa, que recibe aprobación definitiva o 16.11.70. Tempo despois, grazas á firma dun convenio en 1982 entre o concello e os propietarios se consegue o terreo para a construción da Casa do Pobo da parroquia de Dexo. O número de vivendas iniciais previstas era de 72 que esgotaban unha edificabilidade de $0,36 \text{ m}^2/\text{m}^2$.



[301] Imaxe 4.5.18. Urbanización Vista Alegre. 07.05.1971.

Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

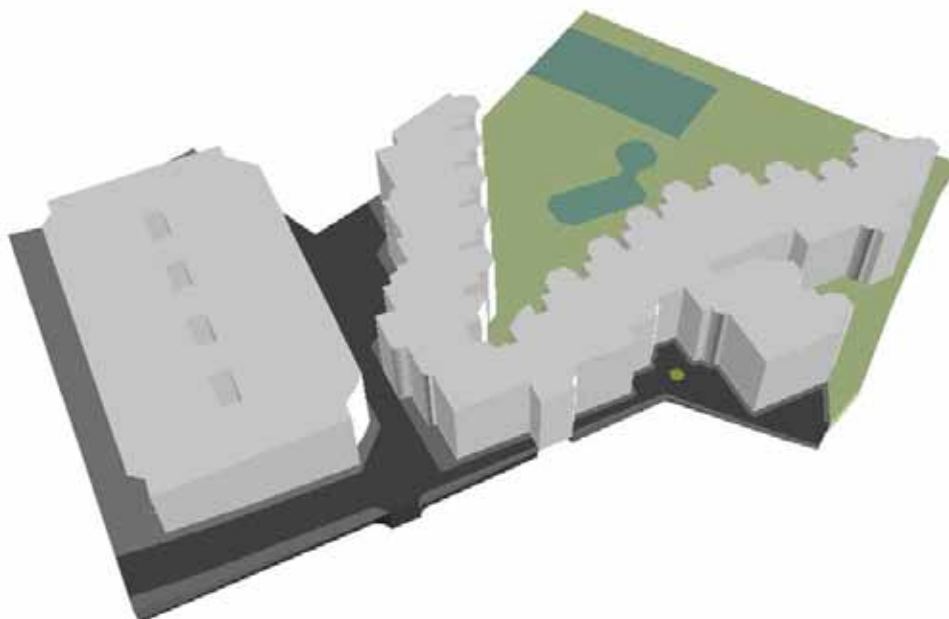
O 07.05.1971 se aproba unha parcelación en **Vista Alegre** (na parroquia de Liáns) para un reparto de 18 vivendas nunha superficie menor das dúas hectáreas co que se iniciaba a ocupación do Monte das Ánimas. Sen embargo, esta urbanización non chegou a prosperar. No último planeamento foi clasificado como solo rústico de especial protección forestal encadrado no Sistema Xeral de Zonas Verdes.



[302] Imaxe 4.5.19. Urbanización O Bosque. 10.07.1971.

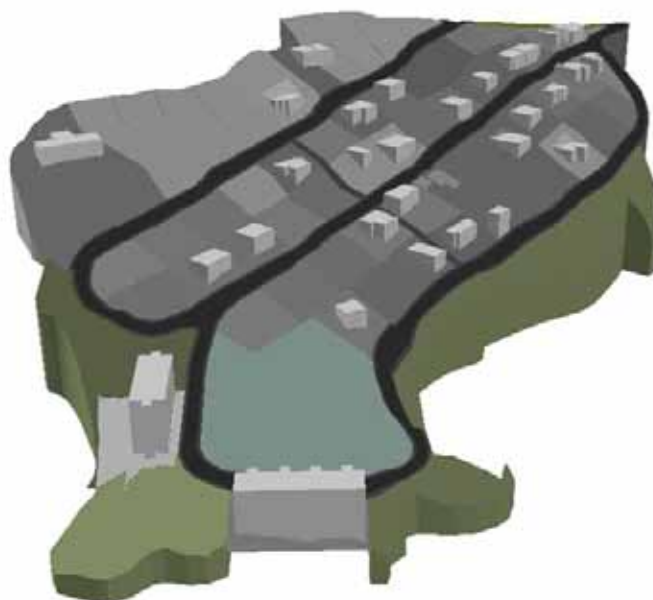
Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A Urbanización **O Bosque** obtivo aprobación definitiva da CPU o 10.07.71 ocupando parte do Bosque de Xaz na parroquia de Dormenda. Componse de 36 vivendas repartidas nun total de 3,5 Ha, e cun índice de edificabilidade de $0,17 \text{ m}^2/\text{m}^2$.



[303] Imaxe 4.5.20. Urbanización Hábitat Residencial. 02.06.1975.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

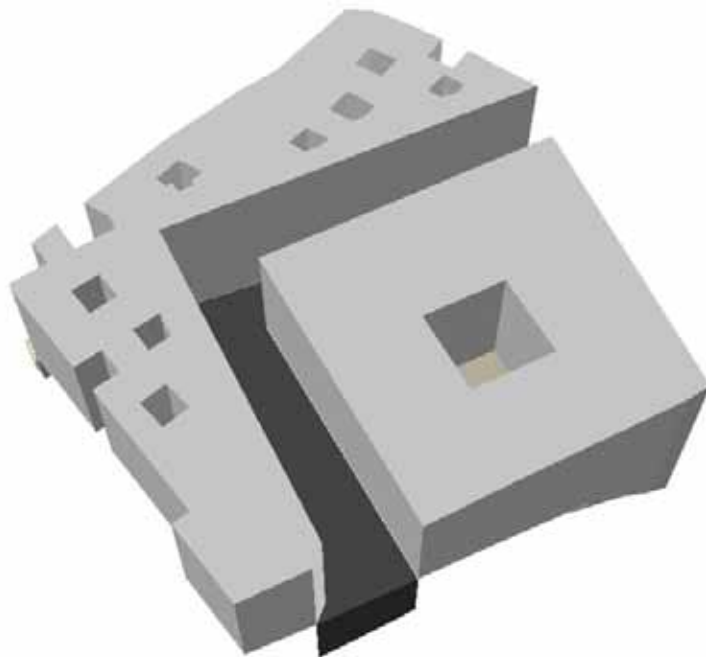
O complexo **Hábital Residencial** de 168 vivendas, foi construído con licenza directa outorgada o 02.06.1975 sobre solo presuntamente urbano pero carente dunha rede de saneamento adecuada. Estas actuacións de vivenda colectiva tiñan o visto bo da Administración Local sendo coherentes coas determinacións dos planeamentos superiores malia que non remataran a súa tramitación.



[304] Imaxe 4.5.21. Urbanización O Xunqueiro (Punta Bufadoiro). 25.04.1975.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

O denominado plan de Extensión³⁴⁹ **O Xunqueiro** composto por 84 vivendas, tanto individuais (52) como colectivas (32), foi aprobado por silencio administrativo segundo acordo do pleno do día 25.04.75, e ocupa unha franxa de costa desligada da trama de camiños de 7,1 hectáreas.

³⁴⁹ Figura existente segundo denominación da Lei do Solo de 1956.



[305] Imaxe 4.5.22. Complexo Residencial Grumosa. 02.06.1975.

Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

A derradeira promoción que veremos antes de pasar ao Plan Xeral de 1984 é o **Residencial Grumosa**, con licenza directa outorgada o 02.06.75 para a construción de 86 vivendas colectivas, entre a urbanización Sancrisa (Santa Cristina) e as edificacións da rúa Xuncal.

Como puidemos observar, a parroquia de Perillo foi a que recibiu gran parte das construcións, e dentro delas a que foi obxecto case en exclusividade da promoción de vivenda colectiva. O resto de parcelacións e urbanizacións se sitúan por regra xeral nos marxes de estradas secundarias fora das principais vías de comunicación, con algunha excepción, baseada en aleatorias titularidades do solo (memoria PXOU, 1984), pero sempre preto de puntos de conexión dos que se servirían ás devanditas vías dada a súa accesibilidade privilexiada.

Das 14 urbanizacións e parcelacións³⁵⁰ que recolle o PXOU de 1984 se desprenden os seguintes datos:

Cuantificación numérica Urbanizacións	
Superficie Ordenada	114,6 Ha.
Capacidade Teórica	2.730 vivendas
Vivendas Construídas	498 (18,4%)
Superficie Equipamento	15,4 Ha. (11,4% sup total).

[T84] Táboa 4.5.07. Resume numérico das Urbanizacións anteriores ao Plan Xeral.

Fonte: Memoria do PXOU de 1984. Xosé Lois Martínez: Formas de Asentamento Urbano. 1981..

A vivenda diseminada, que carecía de menores custos de urbanización e polo tanto era o modelo preferente de colonización, entraba en competencia directa coas parcelacións. Isto colaborou a que no momento de redacción do PXOU de 1984 estas tiveran un escaso proceso de desenvolvemento con carencias notables no que a servizos comunitarios ofrecían.

³⁵⁰ Bastiagueiro (Liáns), O Granxal, CITN Sta. María de Canide, Rialta, Punxeiro, O Pinar, A Granxa, O Valiño, Sancrisa (Sta. Cristina – Perillo), Vista Alegre, A Xesta, O Xunqueiro (Punta Bufadoiro), As Gobernas e O Bosque de Xaz. Asemade, a proposta de Normas Subsidiarias ten recollido a pequena parcelación das Pedreiras en liáns, entre Montrove e Oleiros.

Deixamos constancia das urbanizacións recollidas malia que por seguir co criterio ata o de agora plantexado as superficies ocupadas non entrarán a formar parte do estudo de áreas desenvolvidas ao abeiro de planeamento superior.

Anterior a Plan Xeral					
Figura	Nome	AD	abreviado	superficie	Percent.
URB	CITN Sta. María de Canide.	12-may-66	CITN	351520	30,74
URB	As Gobernas. Dexo.	27-feb-68	As Gobernas	19700	1,72
AV	As Chozas.	01-ene-69	As Chozas	5565	0,49
AV	Rúa Xuncal.	26-jun-69	R. Xuncal	12500	1,09
URB	Praia e Dunas de Sta. Cristina.	22-ene-70	Sancrisa	234700	20,52
URB	Punxeiro. Serantes.	02-mar-70	Punxeiro	49000	4,28
URB	Urbanización Bastiagueiro, Liáns.	02-mar-70	Bastiagueiro	23200	2,03
URB	O Pinar, Nós.	01-abr-70	O Pinar	86000	7,52
URB	O Valiño.	16-jun-70	O Valiño	132000	11,54
URB	A Granxa, Dexo.	16-nov-70	A Granxa	90000	7,87
URB	Vista Alegre.	07-may-71	Vista Alegre	17000	1,49
URB	O Bosque Dorneda.	10-jul-71	O Bosque	36000	3,15
URB	Plan de Extensión O Xunqueiro. Punta Bufadoiro.	25-abr-75	O Xunqueiro	71160	6,22
AV	Grumosa Residencial.	02-jun-75	Grumosa	3334	0,29
AV	Habitat Residencial.	02-jun-75	Habitat	12000	1,05
		subtotal	PXOU 1984	1.143.679	100,00

[T85] Táboa 4.5.08. Clase de solo: Superficie ocupada anterior ao Plan Xeral de 1984.
Fonte: Elaboración Propia a partir

Urbanizacións coma “O Paraíso”, na beirada norte da ría do Burgo e formando parte da ocupación costeira analizada polo profesor Martínez en 1981, non obtiveron ningún tipo de respaldo legal. O paso sucesivo dos planeamentos xerais foron incluíndo esta zona en áreas de solo urbanizable non programado ata que finalmente o plan xeral de 2009 a delimita dentro dun polígono en solo urbano.

En síntese, durante as décadas dos sesenta e setenta do pasado século se constrúe no termo municipal de Oleiros a cidade sen planificación, malia a existencia dun plan inmobiliario referido aos intereses económicos privados que focalizan neste concello fortes expectativas de crecemento a costa do solo. Na convulsa etapa da *Transición Demodrática* o intento de conseguir unha ordenación territorial armónica leva aparelado; tanto a paralización destas prácticas reparcelatorias coma unha definición do modelo de crecemento proposto que inclua a suficiente dotación de equipamentos e salvagardando as excepciónais condicións ambientais do lugar, expostas con meridiana claridade nas **Directrices de Política Urbanística** elaboradas pola corporación municipal (Martínez, 1981).

B. O PLAN XERAL DE ORDENACIÓN URBANA³⁵¹ DE 1984.

Os intentos anteriores para formalizar un documento que servira de base para o crecemento ordenado do termo municipal, levan á primeira corporación municipal da democracia en conxunción co equipo redactor do plan, a planificar unha estratexia de actuación que posibilitara culminar a tramitación dun instrumento de planificación integral do concello.

O **proceso de metodolóxico** exposto na Memoria de Ordenación do PXOU, foi dividido en cinco fases que pasamos a enumerar;

1. Redacción dun **Proxecto de Delimitación do Solo e Zonas de Protección**. Baseado nas NSPP da Coruña e presentado perante a corporación municipal o 05.07.1980. O obxectivo non era outro que “poñer a disposición do concello un documento urbanístico mínimo, concretando á realidade municipal as NSPP da Coruña”. O documento recollía os puntos fortes das anteriores propostas dado o acertado do seu análise, clasificando o solo en estes catro tipos:
 - a. Solo Urbano Denso condensado nos núcleos principais; Perillo, San Pedro, Oleiros, Santa Cruz e Mera.
 - b. Solo Urbano de Núcleos Rurais de Poboación.
 - c. Solo Urbano de Baixa Densidade.
 - d. Zona de Protección de Costas e Praias.
2. Seguimento das **Directrices de Política Urbanística** da corporación municipal.
3. Elaboración dunha Información Urbanística completa.
4. Avance, Síntese e Resultado dos problemas sectoriais estudados.
5. Análise en detalle dos criterios e solucións xerais.

En definitiva a estratexia involucraba a gran parte da sociedade oleirense evitando na medida do posible, decisións arbitraria que puxeran en risco unha vez máis a aprobación do plan. Por tanto, a aproximación na elaboración do plan podémo-la sintetizar nos seguintes puntos resumidos na Memoria de Ordenación do PXOU 84:

1. Aproximación realista ao municipio.
2. Recoñecemento do termo municipal como parte integrante da área urbana da Coruña.
3. Xerarquización de Núcleos; Principais, Intermedios e Rurais. Esta decisión, arrastrada dos anteriores intentos, podémo-la considerar como un dos grandes acertos do plan, pois posibilitou a concentración de esforzos dotacionais alí onde eran máis efectivos e precisos. Obviamente, esta decisión foi tomada tralo análise da información urbanística que apuntaba nesta dirección ao carecer Oleiros dun único núcleo que acaparara as funcións urbanas.
4. Estudo tipolóxico da vivenda para asignar distintas ordenanzas. Outro dos puntos fortes do plan, que evitaba así o perigo dunha xeneralización de resultados formais aloctonos que puidera romper a estrutura territorial conformada durante séculos, e que se estaba a dar por mor da aplicación directa das Normas Subsidiarias Provinciais da década dos

³⁵¹ Segundo a Nomenclatura do Documento: Plan Xeral Municipal de Ordenación.

setenta (Martínez, 1981; Dalda, 1992), froito dunha “Auténtica colonización urbana de todo el suelo comarcal que ha pasado a forma parte del mercado del suelo, fruto de la especulación” (Memoria PXOU 19884, páx. 4), para máis adiante sentenciar que os “bloques de Perillo, Oleiros, Santa Cruz, Mera son el resultado de una Norma Provincial aplicada sin planeamiento local (Memoria PXOU 19884, páx.5)³⁵².

5. Valoración do medio ecolóxico, canalizando e concretando as experiencias dos anteriores intentos.

Sobre estes punto se irá perfilando a construción dun completo documento que rexistrará as dinámicas de asentamento poboacional cuxa validez transcende á do propio termo municipal e se expande a toda a comarca mariñense formando unha “paisaxe de discotecas e bloques en altura (...) en Perillo, Oleiros, Sta. Cruz, Mera” (Memoria PXOU 19884, páx. 2):

“Se produce un tipo de crecimiento disperso y semidiserso en base a los núcleos y extensiones de carretera y caminos principales que si bien en cuanto a población no arroja resultados muy importantes, en los censos, si lo es, y especialmente en los últimos diez años, en cuanto a incremento de la vivienda”

Memoria PXOU 19884, páx. 2

Sen embargo, atopámonos de fronte co concepto de dispersión, con significados variantes ao longo da historia e confundidos co concepto de diseminado³⁵³. Vexamos, senón o uso que del se da no documento de Memoria do PXOU de 1984 coma concepto histórico;

1. Dispersión dos núcleos rurais a partires do igrexario parroquial en aldeas diseminadas de casarío dissociado (Niemeier; Dantín Cereceda).
2. Dispersión de propiedades señoriais.
3. Dispersión de cuncas de vertido.
4. Dispersión dunha finísima rede capilar de acceso a un amplo terrazgo.
5. Dispersión dunha rede de estradas ampliadas polos señores a través da Corporación Municipal.
6. Dispersións das accións urbanizadoras.

Porén unha nova acción ven rachar con esta concepción do disperso, coa incorporación dos axentes urbanizadores exóxenos. Así, máis adiante podemos ler;

“El análisis muestra un proceso inmobiliario desequilibrador y no autoconcentrado que está produciendo una ruptura de esa dispersión controlada. (...) Nos habla de un dominio o auténtica colonización urbana de todo el suelo comarcal (...), tendencia fruto de la especulación y de la anarquía de la administración urbanística.”

Memoria PXOU 19884, páx. 4.

³⁵² Recomendamos unha lectura completa da páxina 5 da Memoria Xustificativa do PXOU 84 para comprender de maneira precisa estes fenómenos de expansión territorial.

³⁵³ Sobre este asunto escribe Fariña Tojo en Ciudad y territorio ½, 1975; “Todos los datos presentados nos conduce a afirmarnos sobre el carácter disperso de la población gallega. Hay que hacer notar, antes de seguir adelante, la confusión existente entre los términos *dispersión* y *diseminación*, confusión señalada entre otros por Niemeier y Fariña Jamardo. Al hablar de población dispersa, nos referimos expresamente a su distribución en pequeñas aldeas o entidades, más concretamente a *establecimientos dispersos*, mientras que al hablar de diseminación queremos indicar *población disociada en pequeñas granjs o caseríos aislados*. Pues bien, la población gallega, como veremos más adelante, se distribuye generalmente en pequeños y numerosos establecimientos dispersos, aunque no falte, pero en mucha menor proporción la población diseminada.

Para o noso estudo, compre resaltar, como pasara cos núcleos de A Baiuca (Arteixo), O Burgo, O Temple, entre outros, o crecemento da parroquia de Perillo. En efecto, a conexión directa co termo municipal da Coruña, fai que absorba a maior parte do crecemento municipal, pasando de significar o 8,6% da poboación en 1950 ao 20% en 1979. En cifras supón que dos 4.333 novos habitantes de Oleiros, o 47,5% vai residir en Perillo, o que nos está a dicir que a devandita parroquia vai absorber case a metade do crecemento municipal, que xunto co 24% da parroquia de Liáns supón $\frac{3}{4}$ partes do total (Memoria do PXOU, 1984, páx. 57). Resulta de primordial relevancia para o noso estudo a muda nos desprazamentos diarios da poboación residente como destaca o texto da Memoria:

“Se verifica un proceso de asentamiento residencial en esta parroquia con carácter rural tradicional que impulsa el sector de la construcción y provoca claras alteraciones en la composición de su población activa, que se transforma en terciaria, provocando movimientos recurrentes diarios por motivos de trabajo en municipios vecinos, casi exclusivamente La Coruña.”

Memoria PXOU 1984, páx. 57.

Rómpese así coa muda dun modelo secular constituído pola antiga rede infraestrutural (estradas, camiños, corredoiras e servidumes) adaptadas á ao trinomio monte-cultivo-aldea. O resultado se traduce nunha *“extrema confusión y mezcla de usos”* (Memoria do PXOU, 1984, páx. 161).

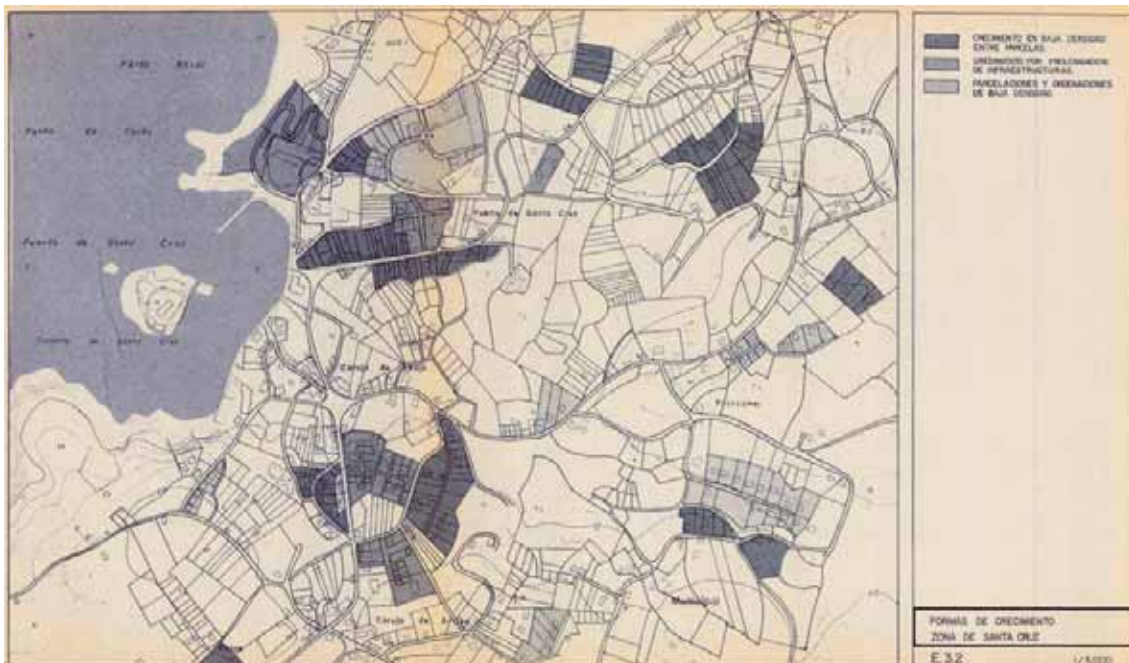
Os factores de crecemento pódense resumir en tres elementos dos que o termo municipal de Oleiros resulta privilexiado respecto ao resto da comarca. Estes son; en primeiro lugar a proximidade coa capital provincial; en segundo, a gran accesibilidade conseguida trala construción das estradas parlamentarias e provinciais (na terminoloxía dos profesores Nárdiz e Dalda), e finalmente; as óptimas características naturais, en especial as praias protexidas. Consecuentemente se racha coa disposición física dun hábitat baseado nun *“sistema nuclear de carácter rural, unha rede de camiños e nunha división celular básica de carácter predominante agrario”* (Memoria do PXOU, 1984, páx. 163). Mais este crecemento ven impulsado nun primeiro momento polo factor turístico dos anos sesenta que optará pola franxa costeira en detrimento do interior, *“transformando o tipo de crecemento dos núcleos (...) polo dun desenvolvemento lineal con progresiva macización ao longo da estrada”* (Memoria do PXOU, 1984, páx. 164).

Agora ben, a complexa relación antrópica no medio fai que o crecemento non só se produza dun xeito lineal, senón que dependendo das preexistencias toma diversas formas. No PXOU 84 se teñen sinalado ata seis tipos de novos desenvolvementos:

1. Disperso suburbano ligado a núcleos apoiado na infraestrutura³⁵⁴ existente (viarios), convertendo a parcela agrícola en edificable. Este crecemento podémo-lo dividir en dous subtipos:

³⁵⁴ A rede de infraestrutura viaria se converte *de facto* en soporte da edificación.

- a. Crecemento en parcela con pouca fronte e moito fondo (10x65 m) con vivenda entre medianeiras e sen destrución da estrutura parcelaria ata que se produce un aumento de densidade por masificación.
 - b. Troco por vivenda unifamiliar exenta en grandes parcelas como consecuencia da anexión de parcelas ou a división dunha máis grande en lotes de 600 m², coa conseguinte destrución do parcelario.
2. Crecemento urbano denso por prolongación de infraestruturas existentes. Recheo dos baleiros urbanos intranúcleos ou mediante apertura dun vial nunha gran finca se chegar a producir unha auténtica trama urbana.
 3. De moita menor incidencia, atopámonos cun crecemento dentro dos núcleos tradicionais.
 4. Ordenación urbanística de baixa densidade focalizada cara a expansión turística, desligada dos núcleos tradicionais e aproveitando grandes fincas rústicas³⁵⁵.
 5. Un dos fenómenos máis estendidos foi o de parcelacións marxinais de baixa densidade, coma no caso anterior, vencelladas á titularidade do solo e con tipoloxía de vivenda unifamiliar exenta de segunda residencia (parcelación en Vista Alegre).
 6. Disperso en solo rústico sen ningún intento de integración na trama urbana en parcelas superiores aos 1.500 m². Con orixe nas grandes quintas de principio do século XX, este tipo é o xerme da estrutura desordenada que a partires dos anos sesenta se converte no modelo a seguir.



[306] Imaxe 4.5.23. Clasificación dos fenómenos de Crecemento no aglomerado de Santa Cruz.
 Fonte: XL Martínez, Oleiros: Formas de Asentamento Urbano, 1981. PXOU Oleiros 1984

Neste caso, a rede de estradas construídas a principios do século XX veu dislocar a estrutura celular de base provocando o estoupido cara os seus bordes e xerando un tipo de asentamento completamente novo (Bouhier, 1979).

³⁵⁵ Vistas no apartado anterior, en ocasión presentaban irregularidades na súa xestión e cun grao de consolidación baixo. “Su ejecución viene determinada por la titularidad del suelo, sin atender a ningún otro factor” (Memoria PXOU, 1984, páx. 165).

O análise dos fenómenos de crecemento caracterizan un concello moi polarizado sen a existencia dun núcleo que acapare as funcións urbanas. Sen embargo, en 1979 se podía agrupar ao 56% da poboación en sete áreas máis ou menos densas distribuídas nas nove parroquias do concello. Lorbé en Dexo, Mera entre Maianca e Serantes, Santa Cruz no radio de acción de Dorneda, Montrove en Liáns, Oleiros en Santa María, Perillo e Santa Cristina en Santa Leocadia, e O Seixal en Nós. Quedando a parroquia de Iñás orfa dun núcleo de referencia, repartíndose neste caso entre a capital municipal e o veciño núcleo do Seixal.

Os núcleos que tiveron un crecemento máis rápido acaparando un 35% da poboación municipal eran os de Mera, Perillo e Santa Cruz, coincidentes coa liña de costa occidental. En Oleiros, Montrove, Lorbé e O Seixal aínda perduraban con maior claridade as estruturas agrarias que caracterizaban o territorio. Neste asunto, o PXOU do ano 1984 virá reforzar a idea de concentrar os desenvolvementos urbanísticos derredor destes asentamentos: *“(…) al potenciar su desarrollo se está potenciando el de todo el término municipal ya que cada uno de ellos presenta un área de influencia bien delimitada”* (Memoria do PXOU, 1984, páx. 176).

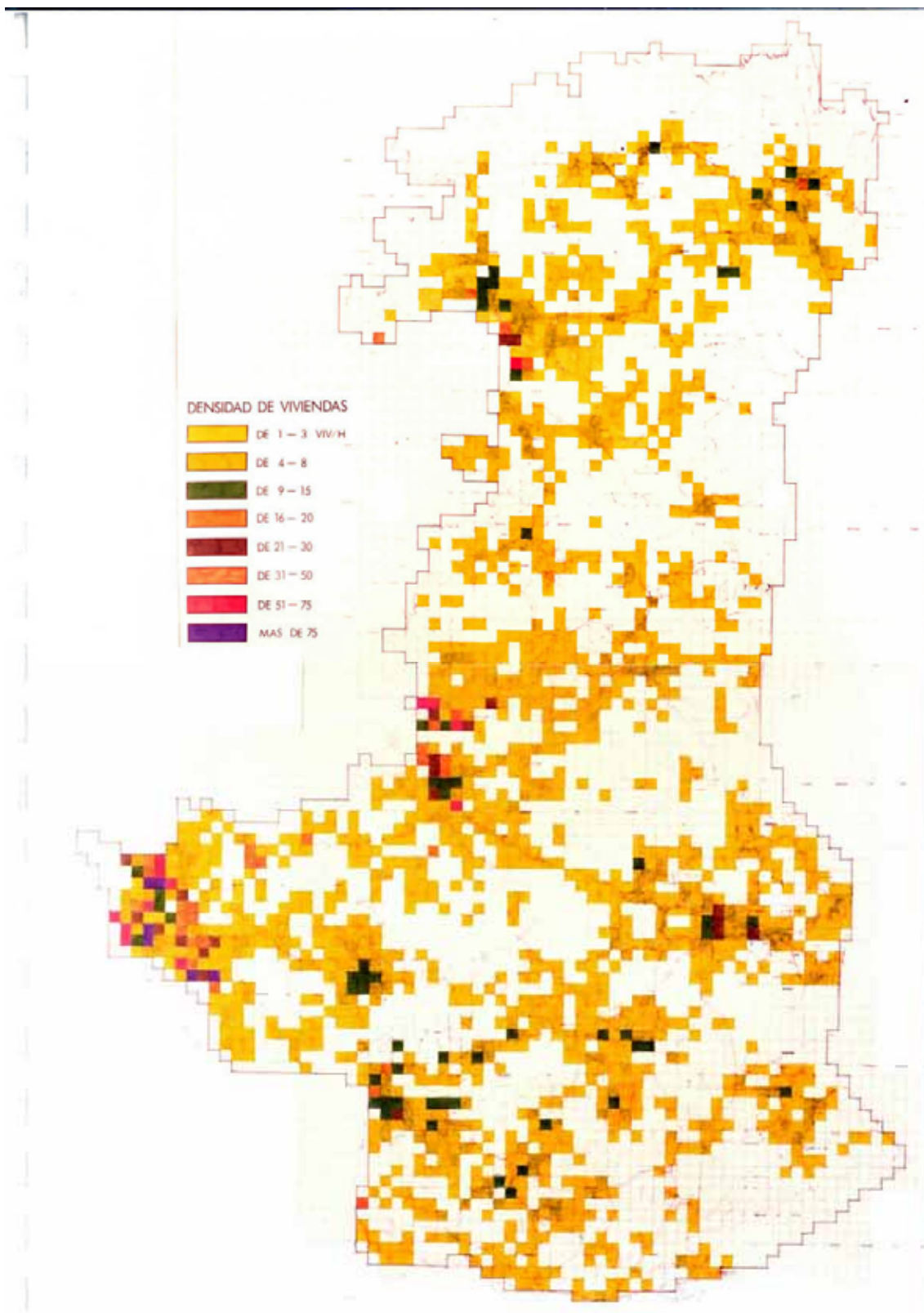


[307] Imaxe 4.5.24. Estructura Territorial. Santa Cruz.
Fonte: XL Martínez, Oleiros: Formas de Asentamento Urbano, 1981. PXOU Oleiros 1984.

O resto dos núcleos de carácter tradicional³⁵⁶ poden ser subdivididos en;

- Compactos: Dexo, Aba, Xubín, O Carballo, Vilar Vilanova, Breixo.
- Abertos: Buinte, As Torres, Maianca, Broño, O Caño, o Campo de Iñás, Sarro, Cabreira.
- Desenvolvemento Lineal: Agra, Punxeiro, Arillo, Xaz, Pousada, Mesón da Auga, O Bañil e O Batán.

³⁵⁶ Segundo a terminoloxía empregada no PXOU de 1984.



[308] Imaxe 4.5.25. Estudo de densidade de vivendas (viv/ha).
Fonte: PXOU Oleiros 1984.

Para o estudo do nivel de urbanidade no concello de Oleiros, o PXOU elaborou unha malla de 100x100 metros no sistema UTM (unha hectárea), caracterizando como urbano un grao de consolidación do 50%, nun conteo de vivendas segundo o nomenclator de 1970. O rango de valores foi establecido en nove particións, dende as baleiras ata as que superaban as 75 viv/ha (Imaxe 4.5.00).

Estudo das Densidades de Vivenda (Ha)			
Rango	Caracterización	Parcela máx.	Asentamentos
Baleira			
1-3 viv/ha	Diseminado. En periferia de aldeas. Urbanizacións		
4-8 viv/ha	Núcleos de poboación. Estrutura urbana unifamiliar	2500-1250 m ²	
9-15 viv/ha	Núcleos máis antigos. Vivenda unifamiliar en ringleira	1250-600 m ²	Dexo, Aba, Breixo
16-20 viv/ha	Límite de viv. Entre medianeiras	600-500 m ²	Xoez, Lorbé,
21-30 viv/ha	Grandes núcleos con ocos compactados	500-333 m ²	Oleiros
31-50 viv/ha	Desprazamento tipoloxía tradicional por altura entre medianeiras	333-200 m ²	Perillo, Sta Cruz, Mera
51-75 viv/ha	Zona urbana de gran consolidación	200-133 m ²	Sta Cruz, Perillo
Máis de 75 viv/ha	Actuacións puntuais	-133 m ²	Santa Cristina

[T86] Táboa 4.5.09. Estudo das densidades de vivenda por hectárea.
 Fonte: Memoria do PXOU de 1984.

Os datos aportados tralo análise son significativos do estado da edificación nese momento, servindo de partida para as novas propostas de localización residencial. Así; para 1979, das 4.370 cuadrículas, 1.612 estaban ocupadas por algunha vivenda³⁵⁷, o que representaba o 36,8% do territorio. Das ocupadas, o 72,7% entraban no rango de vivenda diseminada (1-3 viv/ha), o 23,2% no límite de urbano unifamiliar (4-8 viv/ha) e o resto ocupaba un 4,1% do territorio.

Se focalizamos o estudo en sectores, se desprendía da análise una cobertura do 40% para a metade sur municipal, chegando ata o 60% contando unicamente coas parroquias de Santa Leocadia e Liáns. Por último o estudo constata un nivel de ocupación do 80% na parroquia de Santa Leocadia de Perillo.

“En resumen, el crecimiento urbano de Oleiros se localiza en las parroquias más próximas a La Coruña. Así en Perillo se construye el 33,7% de las nuevas viviendas en el período 1970-1980, en Liáns el 23,8% y en San Pedro de Nós el 13,2%, concentrando por tanto entre las tres el 71% del crecimiento de viviendas del municipio.”

Fonte: Memoria do PXOU de 1984, páx. 286.

Como conclusión, o factor de proximidade á capital resultou ser fundamental á hora de que os operadores urbanos elixiran o lugar a desenvolver dunha parte do termo municipal. Algo, que como víramos nos anteriores concellos se converte nun invariante procesual. Acontece deste xeito en Meicende no termo de Arteixo, Fonteculler, Vilaboa, Acea da Má, O Burgo en Culleredo, e finalmente o Temple para o concello de Cambre.

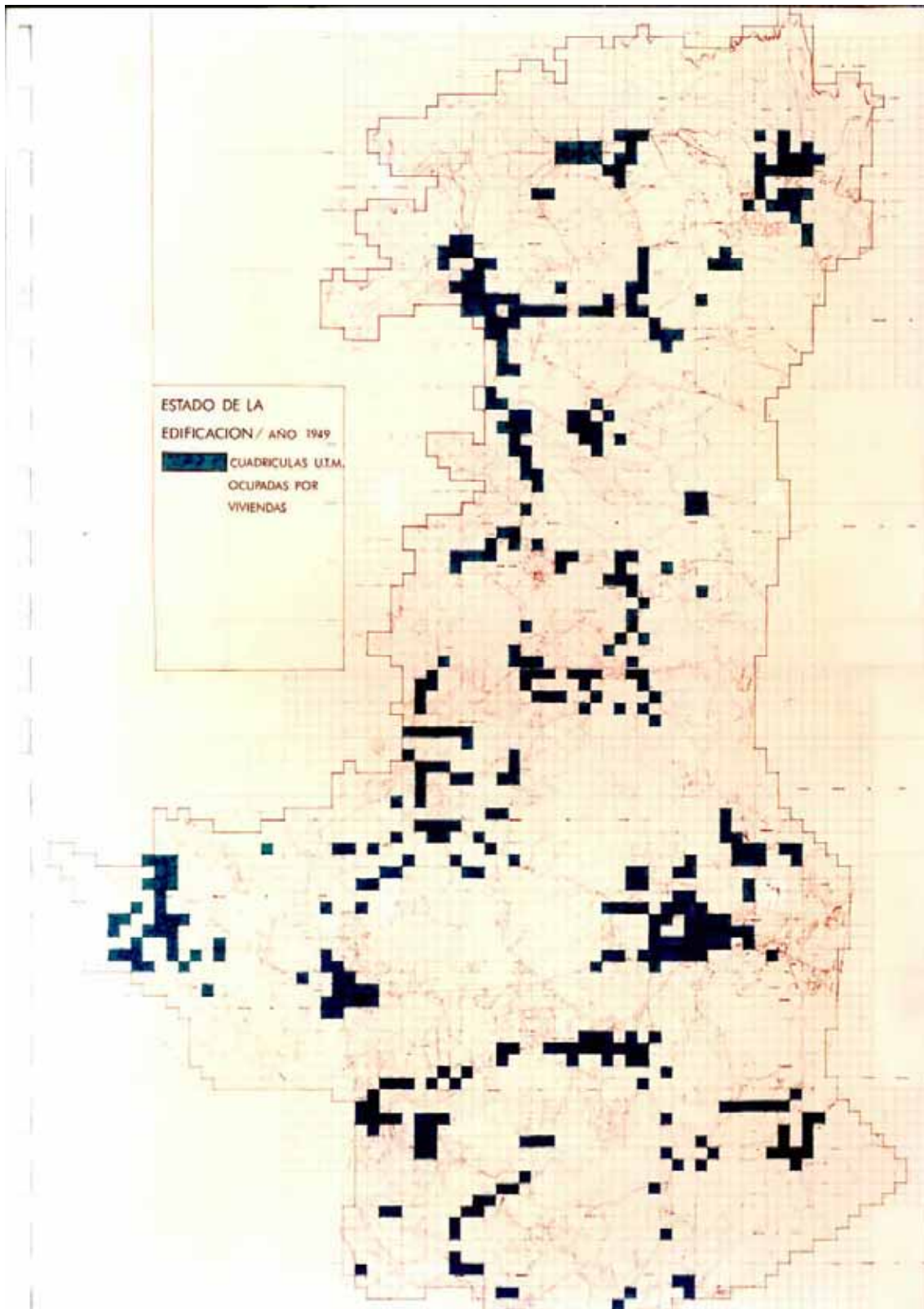
Non queremos abandonar este apartado sen citar a modo de resumo, unha frase da Memoria de Ordenación do PXOU que sintetiza as consecuencias dun crecemento desordenado:

“El resultado ha sido caótico y destructivo de la inicial estructura territorial de Oleiros, sin que el nuevo crecimiento haya aportado ventaja alguna en forma de equipamiento, infraestructura o simplemente formación de ciudad. La dispersión de acciones, su abstracción de la estructura de núcleos, la actuación por parcelas, han creado una situación de cierta rapiña urbanística basada exclusivamente en los beneficios

³⁵⁷ Segundo o mesmo estudo, en 1949, eran 461 as cuadrículas ocupadas pola edificación o que supón un incremento ocupacional de tres veces e media máis en trinta anos.

especulativos del mercado del suelo, produciendo una subordinación degradada y una brutal agresión al medio natural y agrario.”

Fonte: Memoria de Ordenación, PXOU 1984, páx. 2



[309] Imaxe 4.5.26. Estudo de Vivenda por hectárea. Ano 1949.
Fonte: PXOU Oleiros 1984.

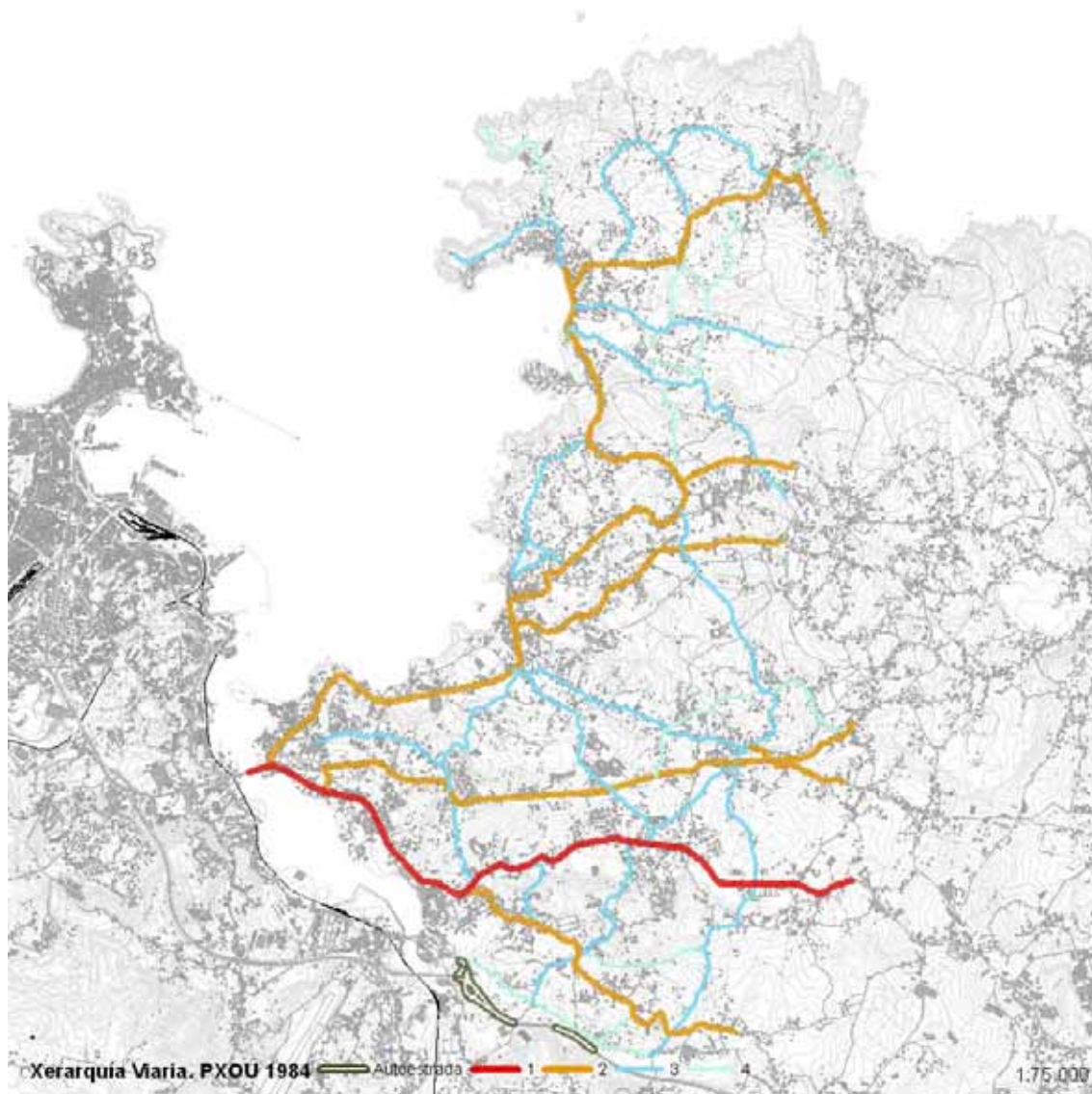
Por último, antes de pasar a estudar a clasificación do solo e os desenvolvementos urbanísticos efectuados durante o período de vixencia do plan, debemos facer mención do nivel xerárquico

co que se clasificaron as estradas do termo municipal. A rede viaria foi dividida en catro niveis estruturados³⁵⁸ segundo as características e servizo da vía; intercomarcal (nivel supramunicipal), comarcal (unión dos sete núcleos importantes conformando unha primeira malla de interconexión), municipal e local (vías de relación que doten de accesibilidade a todo o termo municipal).

Xerarquía Viaria Proposta polo PXOU de Oleiros de 1984	
NIVEL 1	
N-VI	Confluencia de cinco estradas comarcais do MOPU.
NIVEL 2	
LC-1730	MOPU (local). Perillo a Santa Cruz.
LC-1740	MOPU (local). Ponte da Pasaxe a Oleiros. Entronque coa de Sada.
LC-2210	MOPU (local). O Seixal a Abegondo.
LC-1802	Deputación. Oleiros a Tarabelo (próximo ao núcleo de Sada).
LC-1720	MOPU (local). Porto de Santa Cruz a Mera.
LCP-1722	Deputación. Porto de Santa Cruz a Meirás e Sada.
LC-1630	MOPU (local). Mera a Lorbé e termo municipal de Sada.
LC-1820	Deputación. Espírito Santo a Oleiros.
LC-1840	Ramal LC-1720 en Arillo a Meirás (Sada).
NIVEL 3	
LCV-1742	De Coruxo de Arriba a Montrove por Arpra do Vento.
LC-1900	De Coruxo de Arriba ao Carballo.
LCP-1743	Porto de Santa Cruz a Oleiros (por Buñil)
LCP-2141	De Campamento a Cambre.
LC-1800	De Oleiros ao Carballo.
LC-1810	De Oleiros a Arillo (por Pousada e Xaz).
LCV-1634	De Mera a Quintán (T.M. de Sada).
LCP-1721	De Mera a Maianca por Broño.
LCA-1742	De Xoez ao faro de Mera.
NIVEL 4	
LCP-1811	De Xubín a Pousada.
LCP-1813	De Pousada a Edreira.
LCP-1635	De Lorbé á praia de Portela.
LCA-1723	De Xoez ao Seixo Branco.
	Estrada do Porto de Santa Cruz a Breixo (por Aguieira).
	Estrada de Montrove ao núcleo de Perillo.
	Estrada de Montrove ao Seixal.
	Camiño de Vilar a Iñás.
	Estrada de Mesón da Auga a Seara (por Coroto e Vilanova).
	Estrada do Batán a Vilar de Nós.

[T87] Táboa 4.5.10. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal.
 Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de Oleiros de 1984.

³⁵⁸ Neste aspecto o documento da Memoria e o de Normativa non coinciden por completo, mesmo no segundo aparece un quinto nivel para as estradas parroquiais.



[311] Imaxe 4.5.28. Xerarquía Viaria. PXOU 1984.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

De volta coa ordenación urbanística, a fórmula do Plan Xeral, apuntada no informe que denegaba a aprobación das Normas Subsidiarias de Oleiros en 1977, cobra sentido por catro razóns de peso, que si ven poderían ser exportables ao resto de concellos da contorna, no termo municipal de Oleiros adquiren unha importancia capital. Estas son;

1. A complexidade da estrutura municipal.
2. O amplo catálogo de instrumentos de clasificación e cualificación do solo, o que permite unha maior aproximación á realidade construída e ao control dos procesos de crecemento.
3. Adquisición de equipamentos e zonas verdes segundo as figuras de xestión e actuación pactadas ou conveniadas.
4. O papel do Programa de Actuación como elemento fundamental no seguimento das tarefas de desenvolvemento do plan, nunha “política urbana baseada na etapificación planificada das inversións” (Directrices de Política de Urbanística –Comisión de Urbanismo-, Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 4).

Os **Obxectivos Xerais** do Plan son cuantiosos e atacan varias fronte, recollendo as experiencias do pasado e reordenado os niveis de actuación para garantir un proceso en chanzos que validen as accións emprendidas en cada etapa. Podémoslo resumir en lograr o equilibrio entre o ámbito privado familiar da residencia e o público colectivo de barrio, nun modelo alternativo que deixa da lado a expansión indefinida e aposta por unha política de completamento dos núcleos urbanos (Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 19).

1. Fortalecemento do sistema de núcleos recollido nos diversos análises, evitando a dispersión crecente. A permisividade de construción fora dos núcleos debe ser orientada a conseguir unha terminación daqueles. Dous modos de actuación controlarán este proceso; por unha banda a construción semidensa na periferia inmediata, deixando para as zonas aptas a aplicación do modelo de cidade xardín.
 - a. Como Núcleos Principais: Perillo, Oleiros, Santa Cruz, Mera e O Seixal.
 - b. Como Núcleos Intermedios: Lorbé, Montrove, O Carballo e Iñás.
2. Remate da estrutura urbana e territorial, dificultando as formas especulativas e potenciando a mellora dos tecidos. Asemade, se aposta por unha reestruturación viaria conectando os núcleos principais (Nivel 2), adaptando as vías de comunicación ao concepto de cidade xardín.
3. Defensa das características do paisaxe da Mariña, delimitando as masas forestais, o sistema hídrico, as áreas de cultivo e as zonas costeiras para preservalas fora do crecemento urbano.
4. Suplir déficits de equipamento público e dotacións centrado os esforzos nos núcleos principais. Elaborar plans especiais de protección para as praias e a costa.
5. Polarizar na N-VI as actividades máis dinámicas como centro direccional de carácter comarcal evitando os usos residenciais nas súas beiradas.
6. Evita-lo sobredimensionamento da rede arterial. Uso complementario da Autoestrada como novo eixo estruturante a nivel comarcal, liberando a N-VI do seu papel de estrada de longo percorrido para a converter nunha vía urbana. Este punto é compartido polo resto de análises aportados nos outros concellos.
7. “Conseguir unha imaxe urbana en base á identidade da forma dos núcleos principais e ao viario, definir a cidade xardín como modelo extensivo, e controlar a dispersión.” (Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 22).
8. No tema das infraestruturas urbanas cumpría incorporar as redes de saneamento, depuración e tratamento das augas e o abastecemento por traída aos núcleos principais e intermedios.

En canto aos **criterios de ordenación** das diversas áreas, se presta especial atención ao crecemento residencial con políticas de control sobre a dispersión e o estudo diferencial das áreas de solo urbano. O PXOU diversifica para cada área unhas normas específicas que lle son de aplicación polas súas peculiares características. Nas áreas residencias pódense resumir nestes catro puntos:

1. Lograr unha densificación dos núcleos que permita obter vantaxes competitivas das tramas urbanas fronte as tramas laxas que non signifique rachar coa estrutura en trama herdada.

2. Conseguir unha xerarquización funcional do solo urbano.
3. Zonificación do solo urbano mediante ordenanzas específicas de cada tipo estudado³⁵⁹.
4. Delimitar, cuantificar e definir as futuras áreas de crecemento³⁶⁰.

Ordenanzas en solo urbano. PXOU 1984			
Código	Ordenanza		Características
1	Núcleos Rurais		Aldeas, casares e rueiros de aldea.
2	Cidade Xardín	2A En Liña	Ámbitos miúdos dos núcleos.
		2B Extensión de Núcleos	Ámbitos semiconsolidados, viv. Illada.
3	Transición a Mazá		Sen aliñacións e fondos.
	3B Transición a Mazá no Núcleo de Perillo		Exclusivo para o asentamento de Perillo.
4	Mazá con Patio		Con aliñación e fondo. Zonas Densas.
5	Edificación Aberta		Con aliñación e fondo. Zonas Densas.
6	Fincas Singulares		Quintas e edificacións de interese con grandes espazos.
7	De Conservación de Aproveitamentos		
8	Uso Industrial		Talleres e naves ordenados con esta cualificación.
9	Urbanizacións Subsistentes en Solo Urbano		Incorporación mediante ordenanza específica das actuacións urbanísticas anteriores inacabadas.

[T88] Táboa 4.5.11. Ordenanzas en Solo Urbano do PXOU 1984 de Oleiros
 Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de Oleiros de 1984.

Dentro do solo urbano delimitáronse 38 Unidades de Actuación (Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 118,119) e sete Polígonos de Actuación. Entre as primeiras, nalgúñas áreas conveniadas previamente, se pretendía conseguir superficies de zonas verdes e de equipamentos nas seguintes cantidades³⁶¹:

Dotacións Públicas das Unidades de Actuación Conveniadas no PXOU 1984	
Dotación	Superficie (m ²)
Zona verde e Espazo Libre	36.013
Equipamento Escolar	2.436
Equipamento Social	400
Equipamento Deportivo	1.600
Total	40.449

[T89] Táboa 4.5.12a. Dotacións Públicas das Unidades de Actuación en Convenio. PXOU 1984 de Oleiros
 Fonte: Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 119

³⁵⁹ Neste senso pódese destacar o seguinte: "Aceptar un elevado grado de desagregación del ámbito de ordenanza que llega incluso a la parcela como unidad singular en algún caso." (Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 111).

³⁶⁰ A este respecto compre resaltar o seguinte texto do PXOU: "El entendimiento procesual de la transformación urbana en relación con la continuidad de la tipología (...) Oleiros parte de un sistema de núcleos pequeños para devenir progresivamente en una jerarquía de núcleos principales y una corona de núcleos rurales secundarios, parcelaciones y un difuso crecimiento disperso. Resulta necesario reentender ese proceso espontáneo, sin planeamiento, motivado por la ordenación desde afuera (reglamentación general, Normas Subsidiarias Provinciales, Ley de suelo 56-75, urbanizaciones como paquetes, permisividad frente al disperso) y reconducirlo sin inventar unas formas de crecemento impuestas desde fuera del proceso, sino más bien entendiendo qué y cuánto del proceso histórico de división del suelo y de formación de tipos resulta válido para reforzar los objetivos de ordenación." (Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 110). Como podemos observar ao longo do tempo; a aplicación dos principios legais, a acción dos axentes inmobiliarios, e en definitiva a construción da cidade periférica deixan pouca marxe de manobra para a incorporación, dende dentro, dos mecanismos de crecemento urbano no proceso de construción da cidade. Neste senso compre un lectura da tese doutoral de Eduardo de Santiago (2008), op. cit. que analiza a situación de mercado no que se atopa inmerso a creación de cidade no "modelo único" proposto.

³⁶¹ Valores que resultan lixeiramente inferiores ao texto refundido redactado un ano despois (memoria de ordenación, PXOU 1984: p. 148). Zonas verdes y espacios libres 37.163 m², equip. Escolar 2.636 m², equip. Socio-cultural 650 m², equip. Deportivo 2.800 m². Total 43.249 m².

Unidades de Actuación. PXOU 1984			
Núm	Denominacións	Localización	Conveniente e Delimitada
01	Agramar	Perillo	Non
02	N-VI	Perillo	Non
03	Autovía Ares Pita	Perillo	Non
04	Praza estrada Perillo a Oleiros	Perillo	Non
05	Ponte da Pasaxe	Perillo	Non
06	Cruce de Sta. Cristina	Perillo	Non
09	Galán Aradas	Perillo	Si
10	R/Xuncal	Perillo	Non
11	Prolongación R/Xuncal	Perillo	Si
12	Praia de Sta. Cristina	Perillo	Non
13	Casa Sara	Perillo	Si
14	Porto Cobo	Sta. Cruz	Non
15	Estrada da Igrexa	Sta. Cruz	Non
16	Estación de Sta. Cruz	Sta. Cruz	Si
17	Porto de Sta. Cruz	Sta. Cruz	Non
18	Estrada Perillo a Sta. Cruz	Sta. Cruz	Non
19	Traseira da Torre de Sta. Cruz	Sta. Cruz	Non
20	Camiño de Aguarrio	Sta. Cruz	Non
21	Agueira	Sta. Cruz	Non
22	Praia de Sta. Cruz	Sta. Cruz	Non
23	Apertura vail Agueira	Sta. Cruz	Non
24	Lagoa de Mera	Mera	Si
25	Praia de Mera	Mera	Non
26	Estrada de Veigue	Mera	Non
27	Apertura de vial en Veigue	Mera	Non
28	A Perla	Mera	Non
29	Traseira R/Cividans	Mera	Non
30	O Arxentino	Mera	Non
31	Parcelación de Xoez	Mera	Si
38	O Curro	Mera	Si
32	Traseira Rúa Real	Oleiros	Non
33	Traseira Edificio Concello	Oleiros	Non
34	A Rabadeira	Oleiros	Non
35	Zona Campo de Fútbol	O Seixal	Non
36	O Vilar	O Seixal	Non
07	Traseira Estrada de Abegondo	O Seixal	Non
37	Muíño do Vento	Liñans	Non

Táboa 4.5.12b. Unidades de Actuación. PXOU 1984 de Oleiros
Fonte: Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 118-119

Por outra banda, a existencia de urbanizacións con maior grao de consolidación deu lugar á súa integración dentro do solo urbano coa incorporación de certas condicións. Os polígonos de actuación eran:

Polígonos de Actuacións. PXOU 1984	
Polígono	Denominación. Localización.
PA1	Bastigueiro. Liáns.
PA2	O Xunqueiro. Punta Bufadoiro.
PA3	Punxeiro. Serantes.
PA4	A Granxa. Lorbé.
PA5	Rialta. Arillo.
PA6	O Bosque. Xaz.
PA7	O Pinar. O Carballo.

[T90] T.boa 4.5.13. Polígonos de Actuacións no solo urbano. PXOU 1984 de Oleiros.
Fonte: Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 121.

En canto ao solo non urbanizable se presentaba como un valor irrenunciante dadas as magníficas cualidades medio ambientais do temo municipal, e que de seguir o proceso espontáneo de asentamento residencial entrarían en risco de desaparecer (Martínez, 1981). Isto fixo que se trataran cada unha das áreas de maneira singular como podemos ver no seguinte cadro.

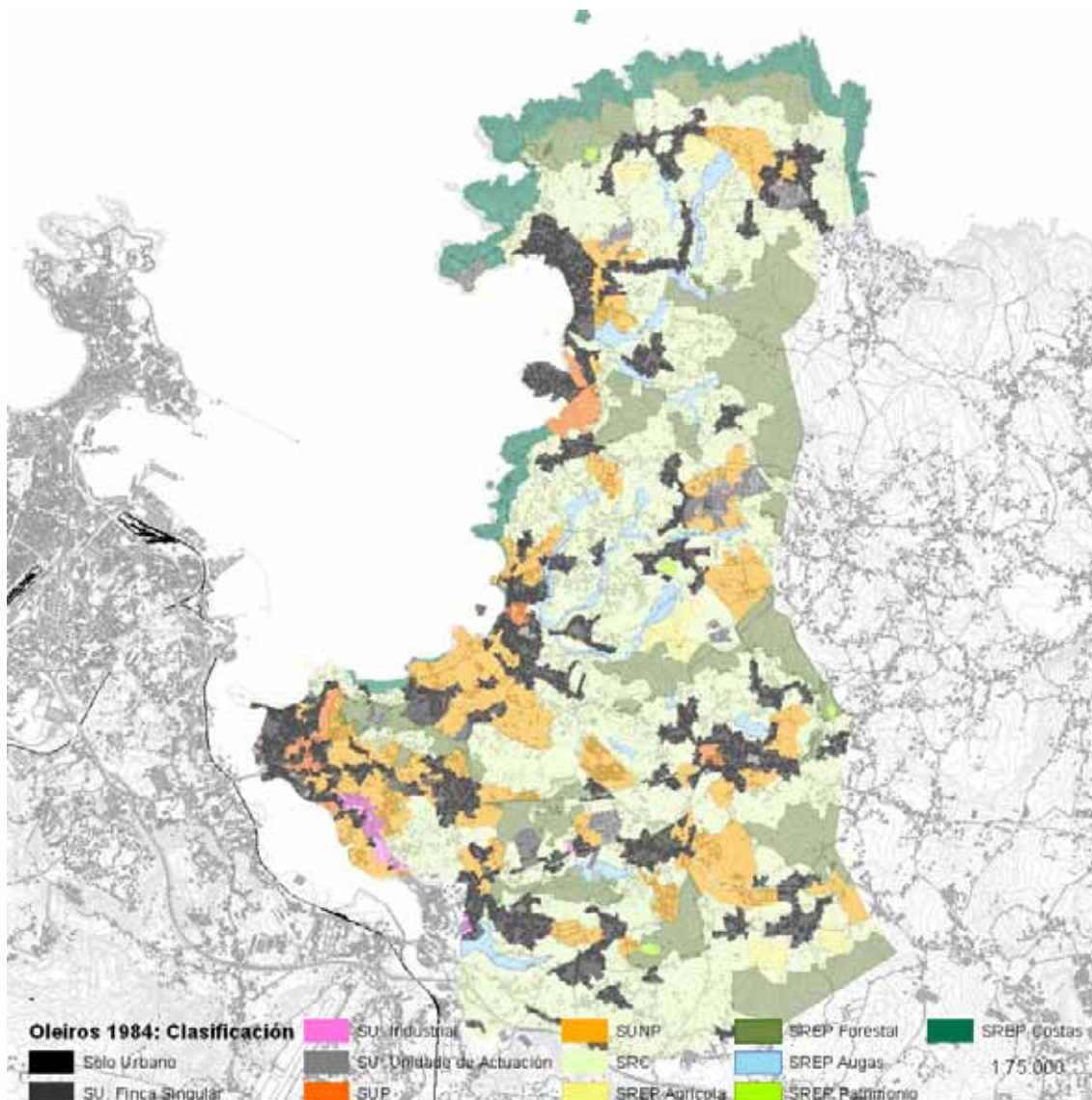
Ordenanzas en solo non urbanizable. PXOU 1984		
Código	Ordenanza	Características
11	Protección Forestal	
12	Protección Agrícola	
13	Protección de Cauces e Ribeiras	Solo Rústico entendido como un elemento positivo da ordenación (adianto sobre a LOUGPMR, Lei 9/2002 de 31 de Decembro).
14	Protección de Costas e Praias	
15	Protección de Xacementos Arqueolóxicos e Castros	
10	Solo Non Urbanizable en Réxime Común.	

[T91] Táboa 4.5.14. Ordenanzas en solo non Urbanizable. PXOU 1984 de Oleiros.
Fonte: Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 123.

Finalmente, faremos referencia ao solo urbanizable programado, como área de crecemento preferente, con parámetros urbanísticos de planeamento e xestión definidos en detalle.

Solos Urbanizables Programados. PXOU 1984					
Sector	Denominacións	Superficie (m ²)	Edificabilidade (m ² /m ²)	Densidade (viv/ha)	Programación
S-1	Beiramar. Perillo	22.950	0,88	60	1º Cuatrienio
S-2	Camiño de Carballido. Perillo	75.000	0,55	33	2º Cuatrienio
S-3	Camiño de Cavaamontes. Perillo	40.000	0,88	60	1º Cuatrienio
S-4	Camiño das Viñas. Perillo	27.500	0,55	33	2º Cuatrienio
S-5	Santa Cruz. Liáns.	45.000	0,88	60	1º Cuatrienio
S-6	Oleiros.	50.000	0,55	33	2º Cuatrienio
S-7	Fábrica de Cervexas. Perillo.	14.500	0,88	60	1º Cuatrienio

[T92] Táboa 4.5.15. Solos Urbanizables Programados. PXOU 1984 de Oleiros.
Fonte: Memoria de ordenación, PXOU 1984, páx. 129.



[312] Imaxe 4.5.29. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. PXOU 1984.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación..

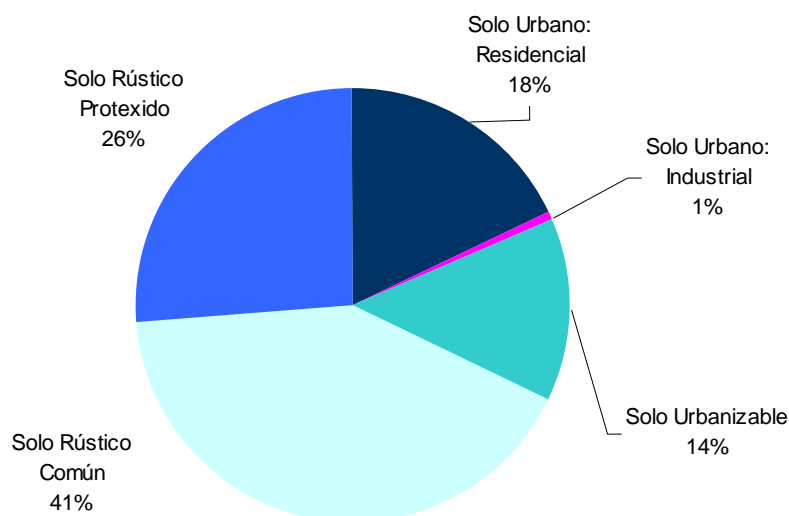
Na clasificación do termo municipal representada podemos apreciar os núcleos principais aos que se lle engaden, con distintas ordenanzas, os núcleos secundarios, os propiamente rurais e a vivenda consolidada ao borde das estradas. A medida contención na delimitación do solo urbano fai que sexa o concello con menor cantidade ofertada nesta clasificación dentro da primeira coroa metropolitana.

PXOU 1984	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	797
Solo Urbano: Residencial	777
Solo Urbano: Industrial	22
Solo Urbano: Núcleo Rural	0
Solo Urbanizable	582
Solo Rústico Común	1.785
Solo Rústico Protexido	1.132
<i>Total</i>	4.298

[T93] Táboa 4.5.16. Clase de solo: Superficie ocupada. PXOU 1984.
Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU 1984.

Dentro do solo urbano, como puidemos detallar máis arriba, existían tres camiños para a construción de vivendas. En primeiro lugar as urbanizacións ofertaban unha capacidade de 554 vivendas en 73,7 hectáreas. En segundo lugar as unidades de Actuación sumaban outras 823 vivendas. Por último o resto, por licenza directa se obtiñan 2.431 vivendas (Memoria de Ordenación, PXOU 1984). Os Núcleos principais tiñan unha superficie de 222,41 Ha, e os de nivel intermedio e rurais sumaban as 250,77 Ha. O escaso solo industrial (22 Ha.) se delimita nas inmediacións da N-VI, con algunha parcela illada de uso compatible.

Plan Xeral de Ordenación Urbana, 1984



[G135] Gráfico 4.5.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros. PXOU 1984.
Fonte: Elaboración propia a partir do PXOU de Oleiros de 1984.

O solo urbanizable témolo que dividir forzosamente nas dúas categorías existentes, xa que a súa disposición territorial estanos afalar de dúas actuacións solapadas. Por unha banda, o solo Urbanizable Programado, e por tanto sometido a unha xestión rigurosa da actuación, busca un emprazamento que complete o solo urbano, faga de ligazón entre as diversas pezas urbana e serva de transición cara estruturas máis laxas. Este solo delimitaba unha superficie de 27,25 Ha. con capacidade para 1.224 vivendas, repartidas en dous cuatrienios. O primeiro de 12 Ha. e 720 vivendas. O segundo con 15,5 Ha. dispoñía no seu interior unhas 504 vivendas teóricas.

A medio camiño, a inclusión do Centro de Interese Turístico Nacional de Santa María de Canide con 21,7 Ha dispuña unhas 750 vivendas no seu interior. Construído en parte segundo as determinacións do Plan de 1965, ata mediados do primeiro decenio do século XXI non se remata a tramitación urbanística dun Plan Parcial concordante coas novas determinacións legais..

A capacidade total do plan era de 5.782 vivendas, número que se aproxima ás primeiras conclusións da información urbanística que estimaba a necesidade de 5.585 vivendas, dados os antecedentes municipais. En efecto, na década dos setenta se construíron 4.336 vivendas, co que o montante total en 1980 era de 8.679 vivendas (49% principais).

Por outra banda, o solo Urbanizable Non Programado, aparece como complemento do primeiro buscando a tentativa de unión dos núcleos principais, máis tamén ofertando solo que poida satisfacer as expectativas locais. En total se delimitan 565 Ha. repartidas da seguinte maneira:

- 53,5 Ha. para uso Industrial localizado nos bordes da N-VI.
- 13 Ha. para uso residencial entre medianeiras.
- 498,5 Ha. co modelo de *cidade xardín*, (baixa densidade).

A xuzgar polo reflectido na táboa 4.5.17, o solo non programado foi obxecto, non so coma complemento, máis tamén como suxeito principal das actuacións urbanizadoras no concello, apoiado tanto nos intereses inmobiliarios coma nas facilidades de acceso dada pola rede viaria. Continúa así, o longo proceso de fragmentación que o plan non foi quen de subxugar

O solo rústico protexido ocupa as bandas máis sensibles do termo municipal, deixando unha ampla zona de manobra para o futuro na clasificación do solo non urbanizable común que representa o 41% da superficie do concello.

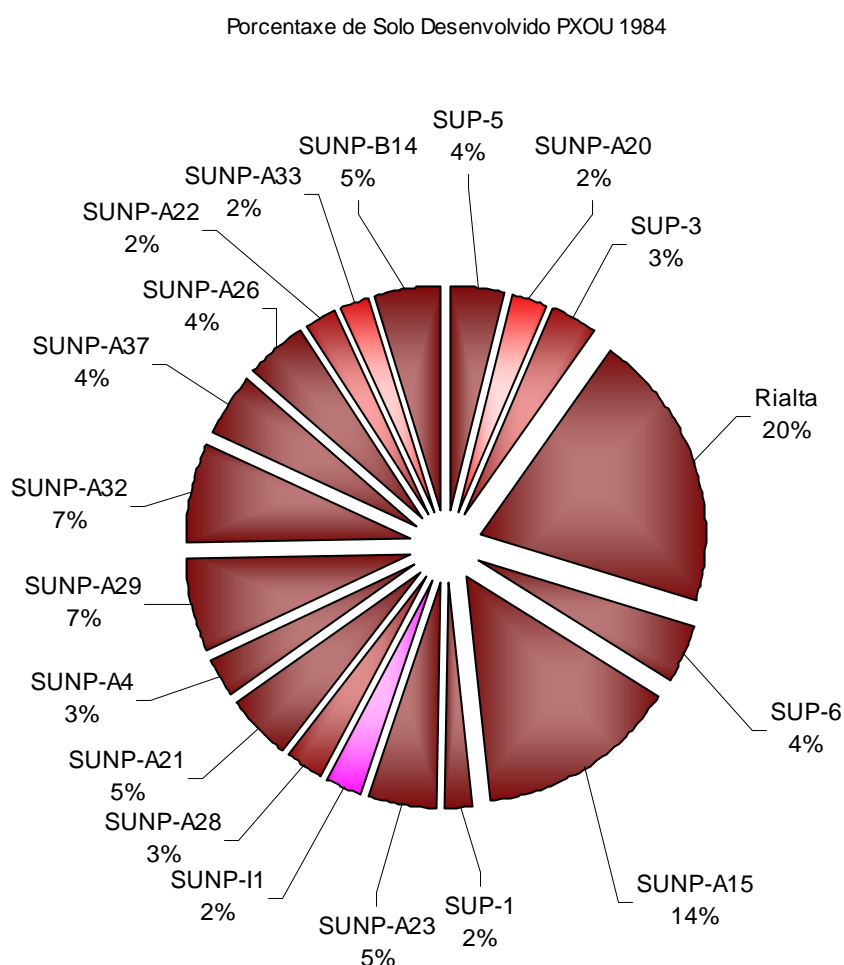
O planeamento desenvolvido co PXOU de Oleiros do ano 1984 foi o seguinte:

PXOU 1984						
Figura	Nome	AD	abrev	superficie	% sub	% total
PP	SUP-5 As Brañas. Santa Cruz.	15-feb-85	SUP-5	45000	4,12	1,54
PP	SUNP-A20 Lamastelle.	28-ene-86	SUNP-A20	28000	2,56	0,96
PP	SUP-3 Caavamontes, Perillo.	21-jul-88	SUP-3	40000	3,66	1,37
PE	RI Rialta. Arillo.	21-feb-89	Rialta	228336	20,89	7,83
PP	SUP-6 Obelisco. Oleiros.	21-feb-89	SUP-6	48600	4,45	1,67
PP	SUNP-A15 Os Regos.	21-feb-89	SUNP-A15	163605	14,97	5,61
PP	SUP-1 Beiramar.	02-ene-90	SUP-1	22950	2,10	0,79
PP	SUNP-A23 e I-1 Montrove.	16-ene-90	SUNP-A23	58788	5,38	2,02
PP	SUNP-A23 e I-1 Montrove.	16-ene-90	SUNP-I1	26122	2,39	0,90
PP	SUNP-A28 O Seixal.	06-abr-90	SUNP-A28	31571	2,89	1,08
PP	SUNP-A21. Carballido.	06-abr-90	SUNP-A21	55238	5,05	1,89
PP	SUNP-A4 Maianca.	29-may-90	SUNP-A4	31360	2,87	1,08
PP	SUNP-A29. xardín de Nos. Vilar.	21-may-91	SUNP-A29	76880	7,03	2,64
PP	SUNP-A32 e I-2 A Xesta.	06-sep-91	SUNP-A32	84060	7,69	2,88
PP	SUNP-A37 Pazo de Arenaza, Iñás.	27-nov-91	SUNP-A37	50150	4,59	1,72
PP	SUNP-A26 Montrove.	30-mar-93	SUNP-A26	51554	4,72	1,77
PP	SUNP-A22 A Choupana. Montrove.	18-nov-93	SUNP-A22	25050	2,29	0,86
PP	SUNP-A33 Monte do Sino, Montrove.	28-jun-96	SUNP-A33	25576	2,34	0,88
subtotal PXOU 1984				1.092.840	100,00	37,48

[T94] Táboa 4.5.17. Desenvolvementos Urbanísticos ao Abeiro do PXOU de Oleiros de 1984.
Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de 1984.

O prefixo A, C, D, E, I, indica a densidade³⁶² do desenvolvemento. Tal e como ven rexistrado no artigo 82.3 da normativa pasamos a describir cada un dos tipos residenciais en que se divide o solo urbanizable non programado:

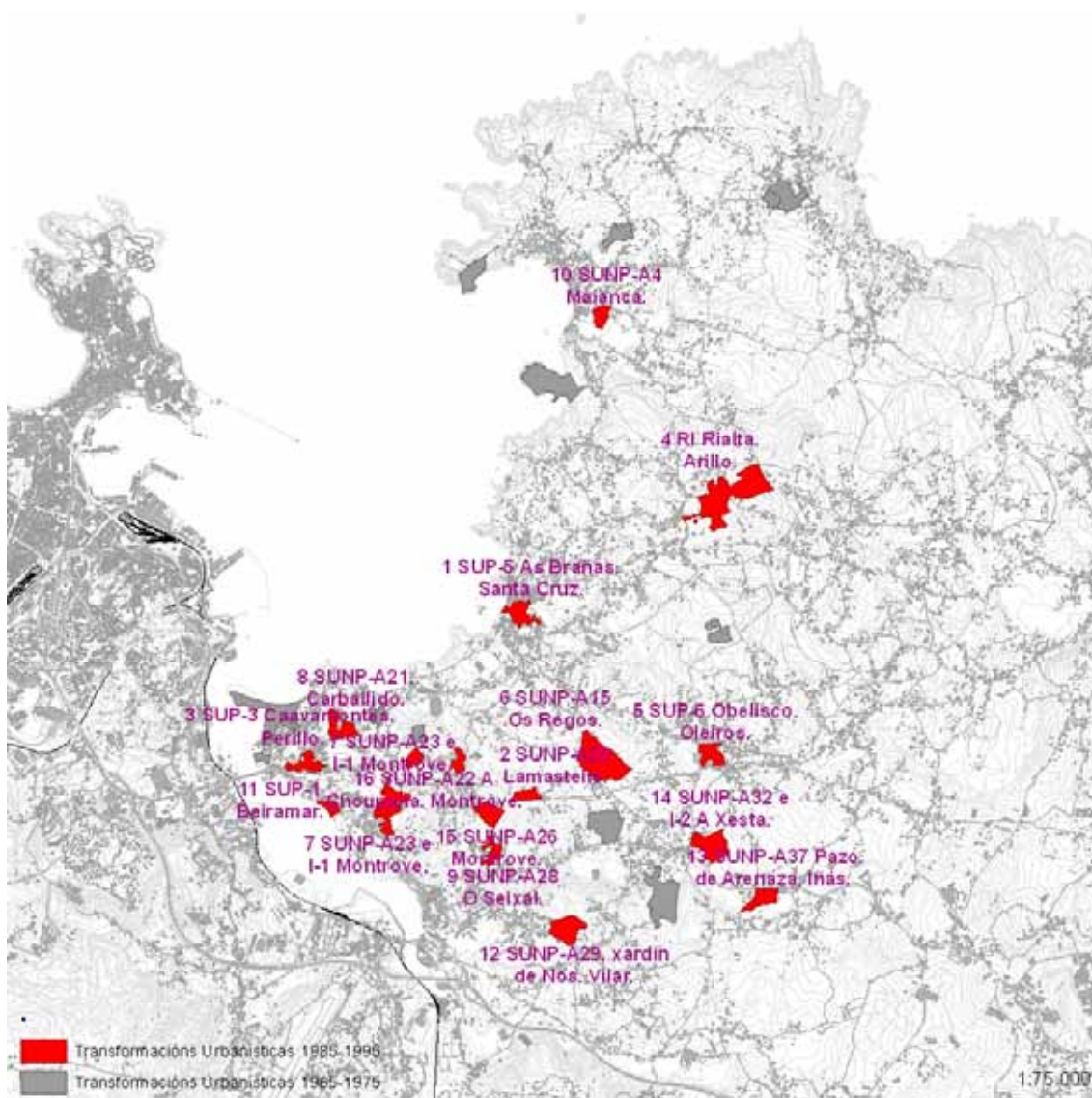
- Areas tipo A: Máximo de 20 viv/Ha. Modelo cidade xardín.
- Areas tipo C: Máximo de 30 viv/Ha. Modelo cidade xardín densa.
- Areas tipo D: Máximo de 55 viv/Ha. Actúa como remate de núcleos principais.
- Area Tipo E: Máximo de 10 viv/Ha.



[G136] Gráfico 4.5.14. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro do PXOU de 1984.
Fonte: Elaboración propia a partir do PXOU de 1984.

Como podemos observar, o desenvolvemento do plan foi moi amplo, inda que a meirande parte dos procesos de cambio se focalizaron nas parroquias de Perillo e Liás con menor representación de Oleiros e Iñás. Rialta, que proviña dunha delimitación anterior ao plan e o SUNP-A15 Os Regos son os desenvolvementos que maior superficie transformarán. Os Solos urbanizables programados seguiron un camiño dispar, pois os SUP-2, SUP-4 e SUP-7 todos eles en Perillo non tramitaron o seu planeamento.

³⁶² Segundo o artigo 47.3 do Regulamento de Planeamento do ano 1978.

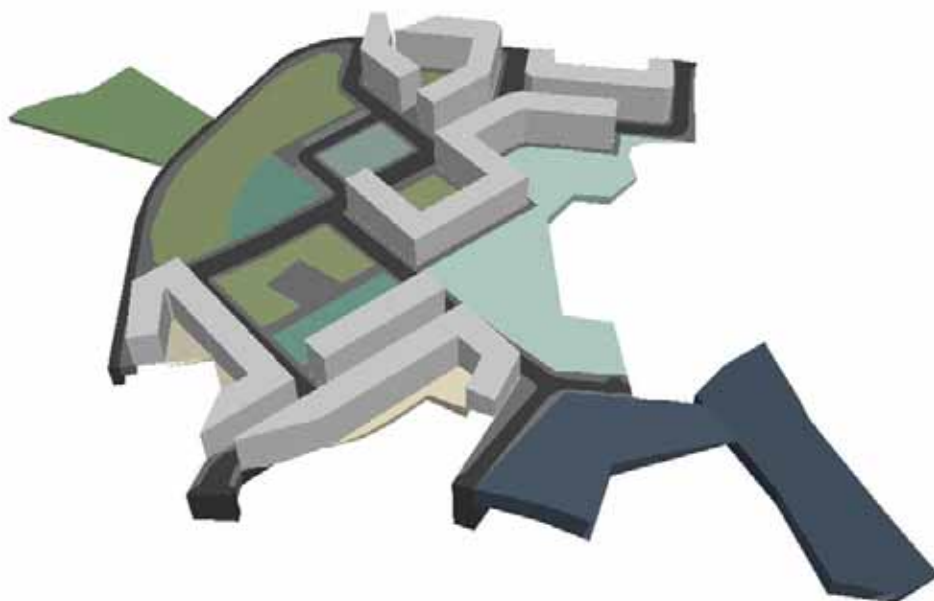


[313] Imaxe 4.5.30.a. Plano de Solos Urbanizados. PXOU de 1984.
Fonte: Elaboración propia. .PXOU 1984

A localización dos ámbitos en transformación resulta reveladora. O sur do concello de Oleiros, integrado na rede principal de comunicación recibirá a meirande parte das actuacións urbanísticas. Con todo, só se consegue en parte desenvolver ámbitos anexos aos núcleos principais, primando as realizacións exóneas a estes.

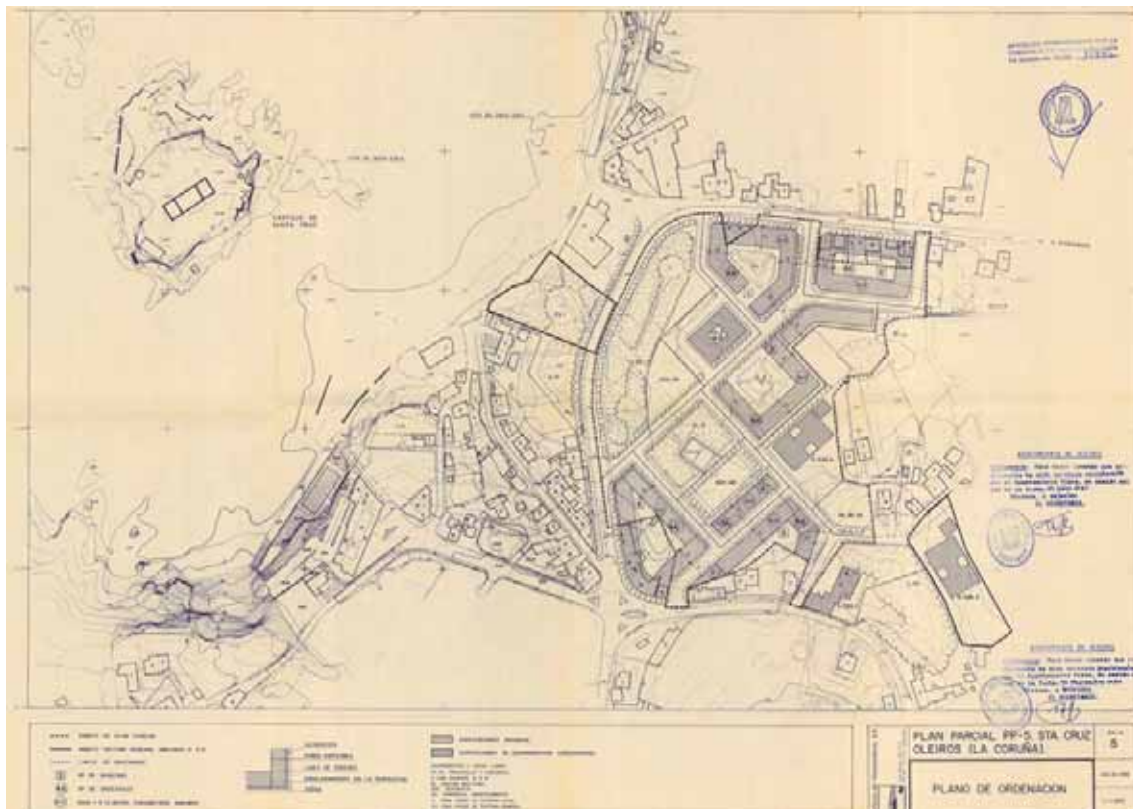
Existen, sen embargo, outras actuacións encamiñadas a dotar de servizos, equipamentos e dotacións naquelas outras iniciativas herdadas de situacións irregulares. Asemade este reequipamento³⁶³ virá orientado a fortalecer a centralidade dos chamados núcleos principais e que xogan no ámbito do Plan Xeral un papel estruturante, desvirtuado na medida que a xestión do plan priorizará as actuacións exteriores aos núcleos.

³⁶³ Para este obxectivo foron primordiais as actuacións conveñidas en diversas Unidades de Actuacións incluídas nos núcleos principais para a consecución de espazos libres e equipamentos.

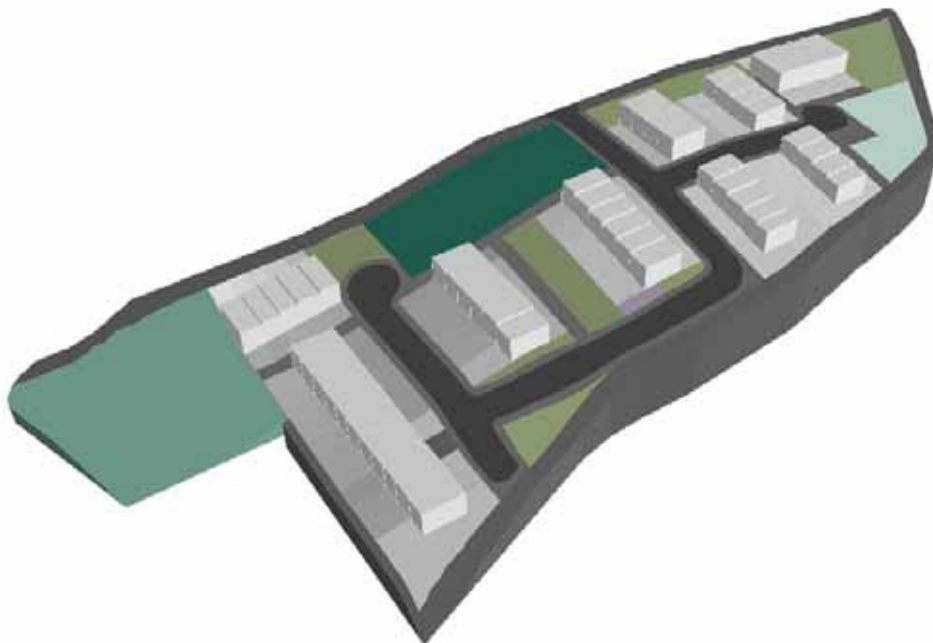


[314] Imaxe 4.5.30. PP-5 Santa Cruz. 15.02.1985.
 Fonte: WIUG. PP-5 Santa Cruz. Elaboración propia.

Delimitado nas NSP do ano 77, o SUP-5 se converteu no primeiro planeamento de desenvolvemento da era democrática con cesións de solo para zonas verdes , equipamentos e dotacións. A ordenación de 270 vivendas serviu de unión entre os núcleos tradicionais de Agueira e Coruxo.de Abaixo.

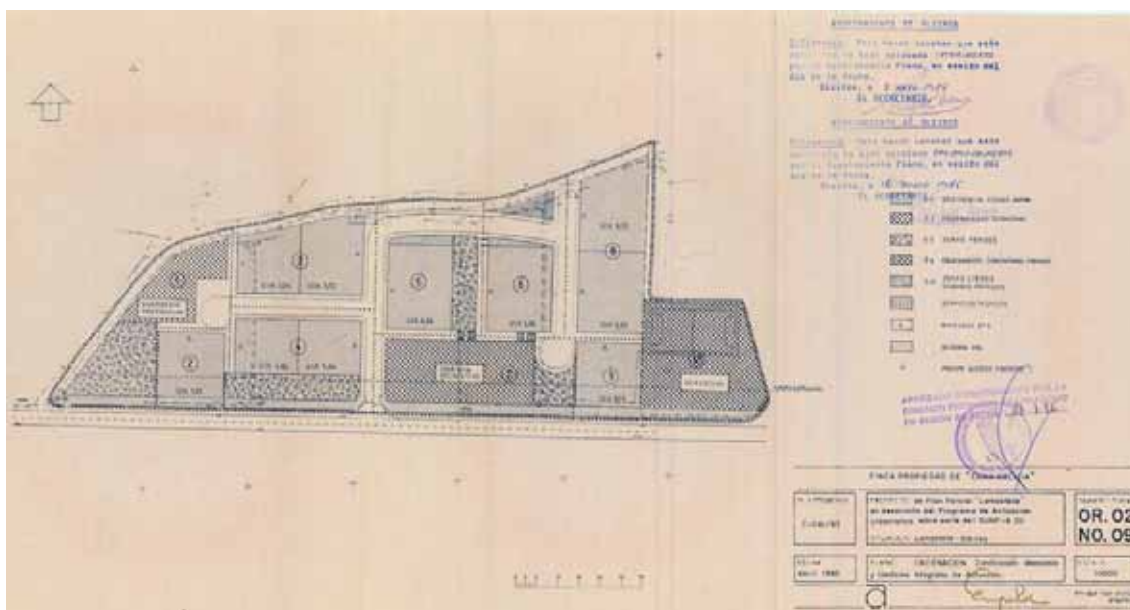


[315] Imaxe 4.5.31. PP-5 Santa Cruz. 15.02.1985.
 Fonte: WIUG. PP-5 Santa Cruz.

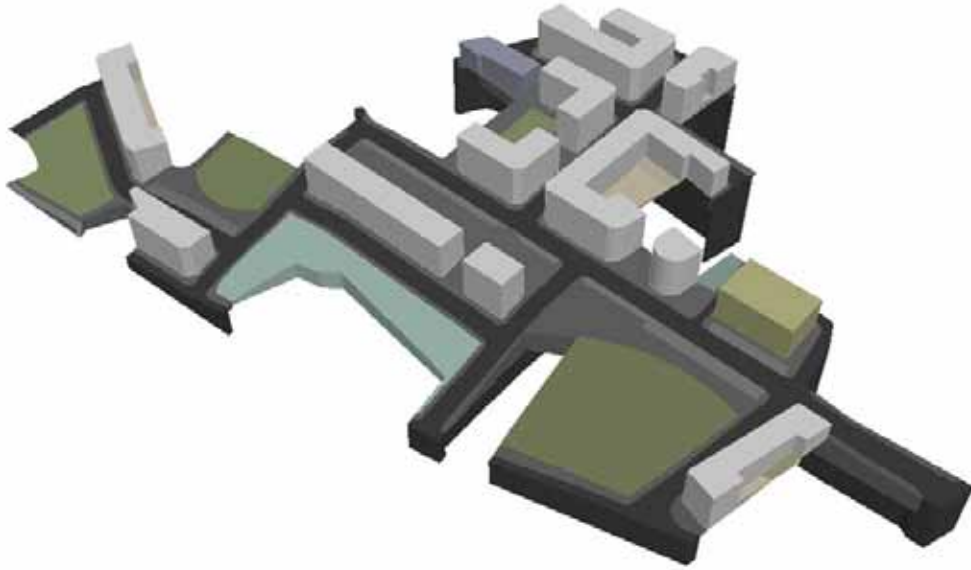


[316] Imaxe 4.5.32. PP-A20 Lamastelle. 15.01.1986.
Fonte: WIUG. PP-A20 Lamastelle. Elaboración propia.

As características do planeamento fan que se desenvolva tanto algúns dos solos programados como os diferidos, con igual éxito de xestión. Así, o SUNP-A20 que parte dun único propietario pasa a desenvolverse para 50 vivendas con tipoloxía en fileira. Na maioría dos casos funcionan como elementos autónomos monofuncionais que se incorporan en un ou dous puntos de contacto pinchando na estrada-corredor coa diferenza clara respecto das anteriores urbanizacións en canto a cesións de equipamento e a futura integración dentro da estrutura orgánica do territorio definida na norma xeral.

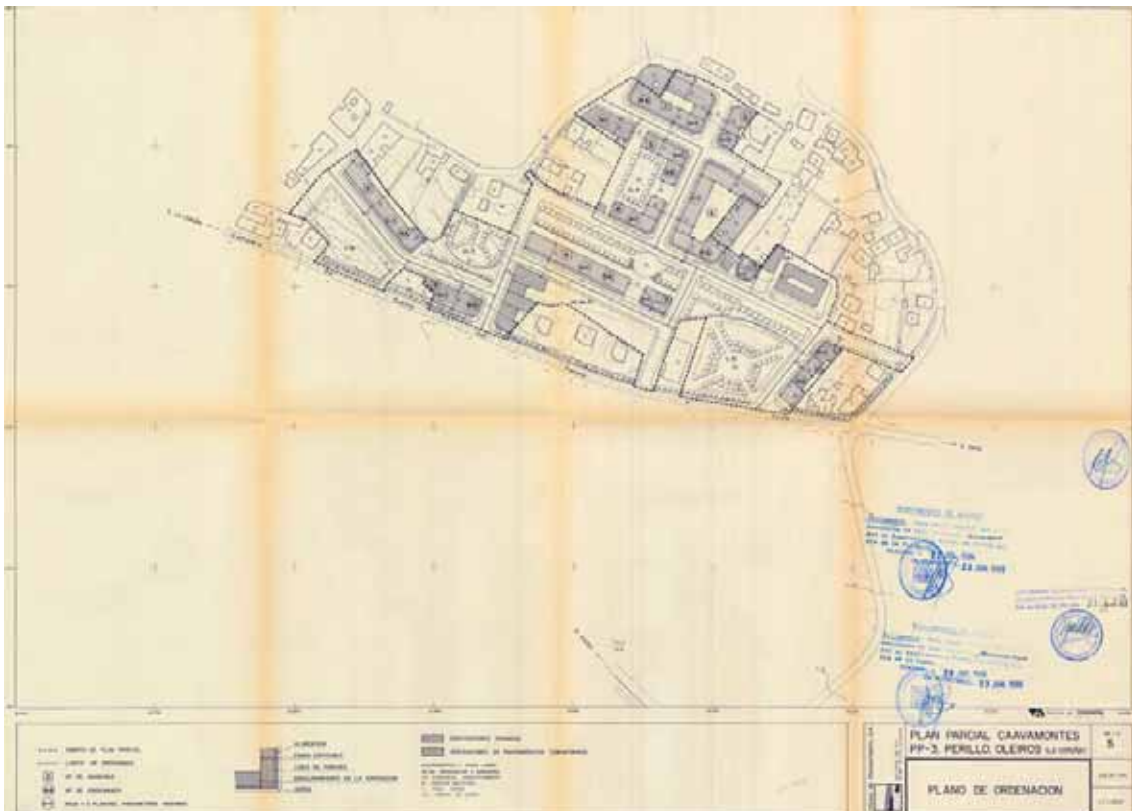


[317] Imaxe 4.5.33. PP-A20 Lamastelle. 15.01.1986.
Fonte: WIUG. PP-A20 Lamastelle.

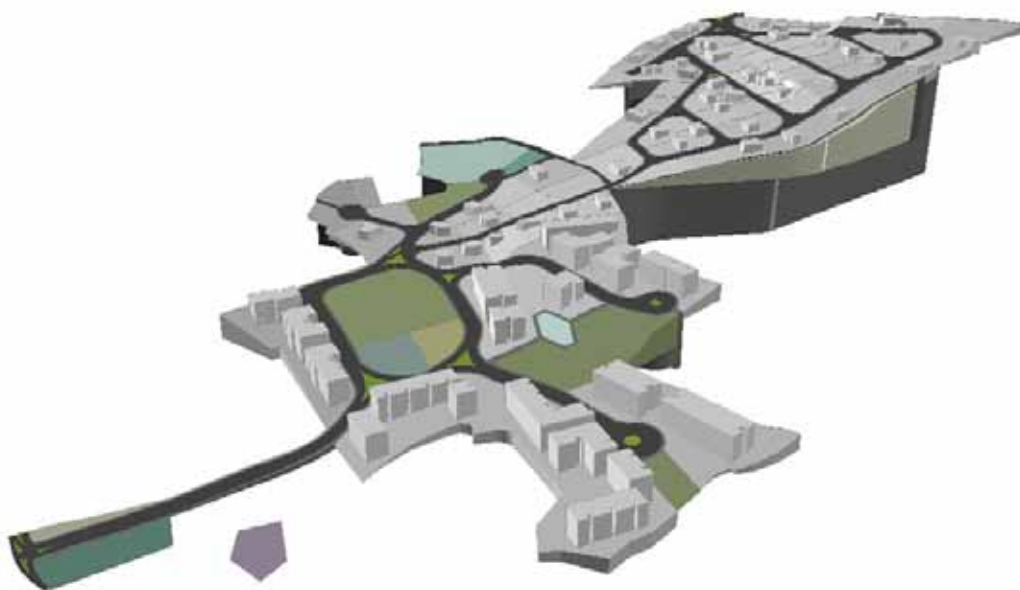


[318] Imaxe 4.5.34. PP-3 Cavaamontes. 21.07.1988.
Fonte: WIUG. PP-3 Cavaamontes. Elaboración propia.

O SUP-3 Caavamontes tivo un dilatado proceso de xestión no que se conseguiron os obxectivos de unir o núcleo tradicional de Perillo ao norte co nodo da Ponte da Pasaxe e Santa Cristina, conformando unha malla urbana que completaba nalgúns casos medianeiras vistas. O número de vivendas construídas era de 240. A ordenación tiña adscrito un sistema xeral de equipamentos que se fixo efectivo na construción nun mercado municipal.



[319] Imaxe 4.5.35. PP-3 Cavaamontes. 21.07.1988.
Fonte: WIUG. PP-3 Cavaamontes.



[320] Imaxe 4.5.36. PE Rialta. 21.02.1989.
Fonte: WIUG. PE Rialta. Elaboración propia.

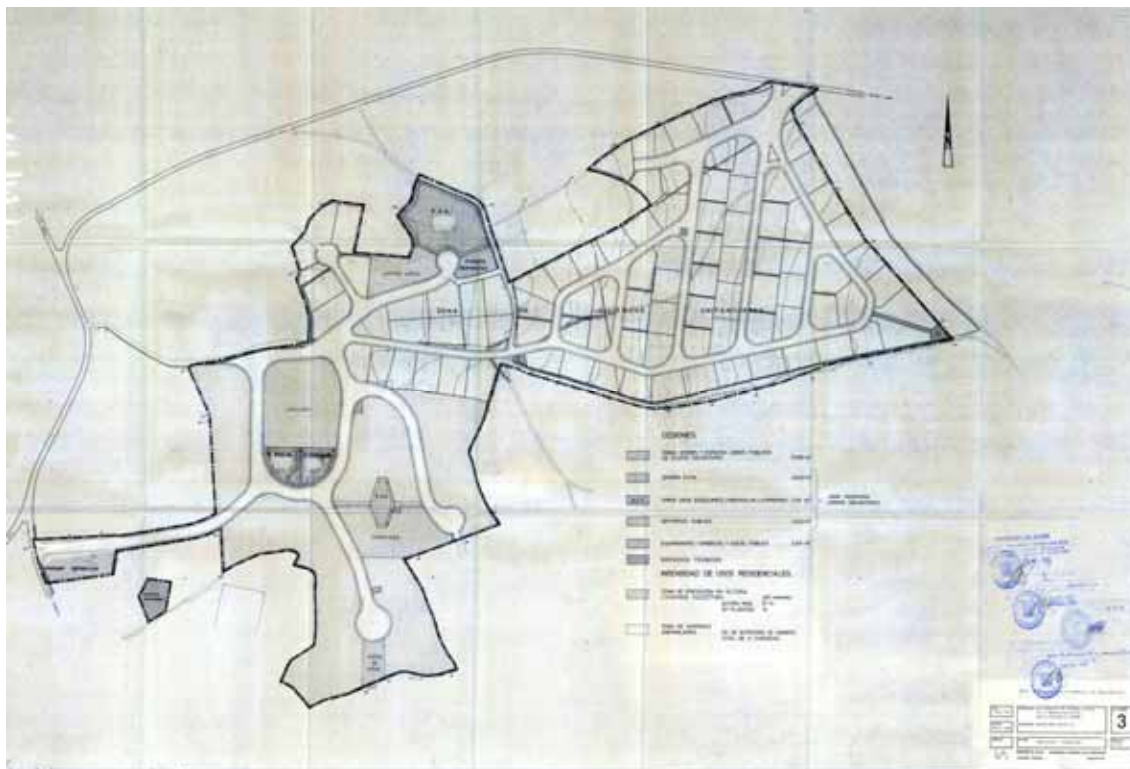
Os antecedentes deste plan remóntanse a principios de 1969, época na que se está a redactar o plan de Iglesias Atocha, cando un documento con título *Anteproyecto de Urbanización en Arillo* é presentado perante o concello con data 15.02.1969. Por Decreto da Alcaldía foi remitido á Comisión Provincial de Urbanismo o 27.02.1969. Na sesión de 21.04.1969 da CPU foi acordada a petición á promoción dunha Ordenanza e a reserva legal de zonas verdes sen que conste acordo de aprobación³⁶⁴ (Memoria PXOU, 1984, 321). Segundo a memoria do plan especial Rialta, a Comisión eleva a definitiva a aprobación o 11.10.1969 unha vez presentados os documentos requeridos. Dez anos mais tarde, o 25.09.1979, se presenta o documento titulado *Reforma de Urbanización Rialta* para a súa tramitación por parte do ente local, proxecto que foi paralizado pola primeira corporación municipal por mor das alturas excesivas presentadas.

En 1989 se presenta un documento definitivo como plan especial que substitúe ao anteriormente redactado en abril de 1985 para cumprir coa obriga do *Informe al proyecto de Plan Especial de incorporación de la Urbanización Rialta al Régimen de cesiones definido por el Plan General Municipal de Ordenación de Oleiros*.

A experiencia de Rialta supón a inclusión da vivenda en bloque aberto (460 vivendas de protección) nun espazo totalmente afastado dos núcleos de concentración da poboación tradicionalmente considerados nunha extensa área agrícola, completada con vivenda unifamiliar illada (91 vivendas) nunha antiga zona de monte (Foto aérea de 1957). As conexións co sistema xeral de comunicacións resólvense coa achega dun viario sen que exista vontade de resolver mediante transporte público a mobilidade pendular da nova urbanización, polo que as

³⁶⁴ Debe constar que non se puido acceder as actas das reunións da Comisión Provincial coa data sinalada. Non obstante, o plan especial sinala a existencia dunha aprobación por parte da Comisión Provincial de Arquitectura e Urbanismo que coincide coa data exposta (Memoria do PE Rialta, 1989, 1).

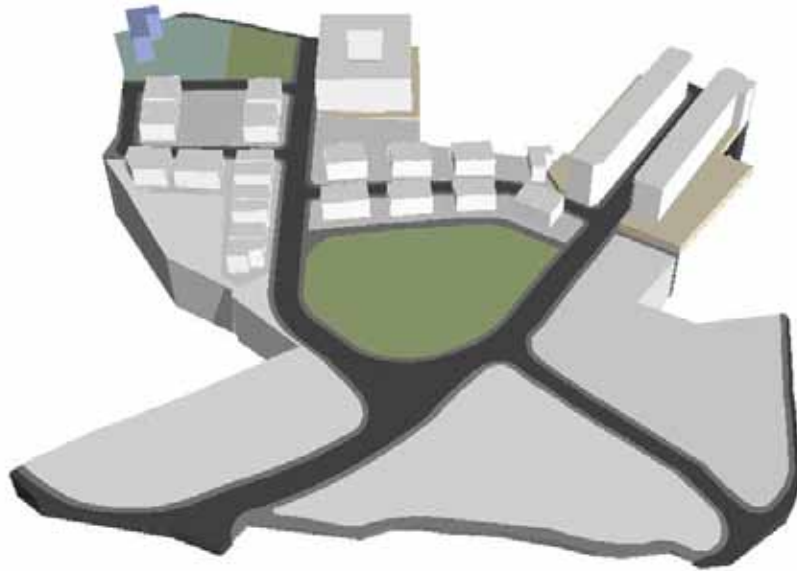
referencias a R. Unwin³⁶⁵ e a Teoría das Descentralización non poden ser consideradas como válidas.



[321] Imaxe 4.5.37. PE Rialta. 21.02.1989.
Fonte: WIUG. PE Rialta.

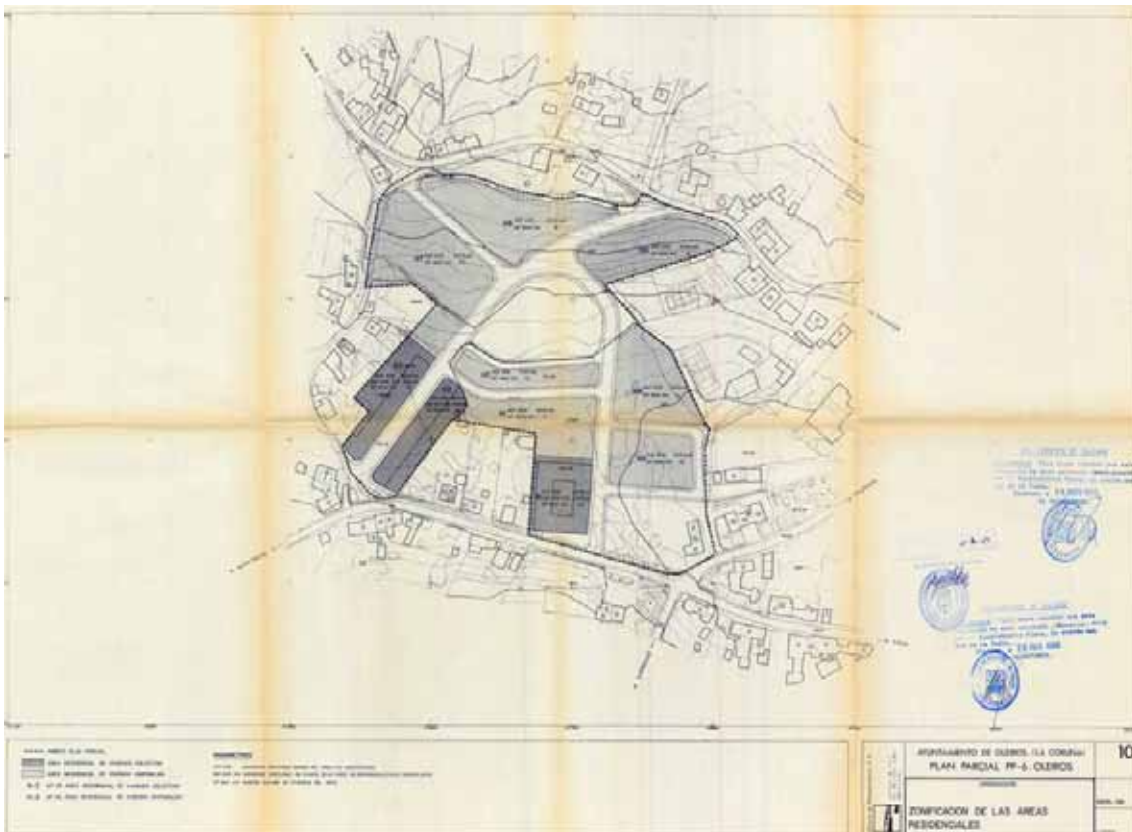
Este desenvolvemento fixa o emprazamento de bloque en altura herdado da interpretación das normativa xenérica e en ausencia de planeamento xeral, na que as dúas partes da ordenación apenas teñen un papel tanxencial tanto na situación específica coma ente elas. O Plan Xeral de Ordenación rodea este planeamento de solo urbanizable non programado para desenvolver nun futuro un área de media densidade no interior da península, a medio camiño entre Mera e Oleiros. Sen embargo, a iniciativa privada non optou por desenvolver estas zonas que unha vez rematada a vía 19 (Vía Ártabra) adquirirán un papel relevante dada a accesibilidade alcanzada.

³⁶⁵ Capítulo 5: Estructura y Teoría Propuesta del Proyecto de Reforma. 5.1 Hipótesis. (Documento de Memoria do PERI).

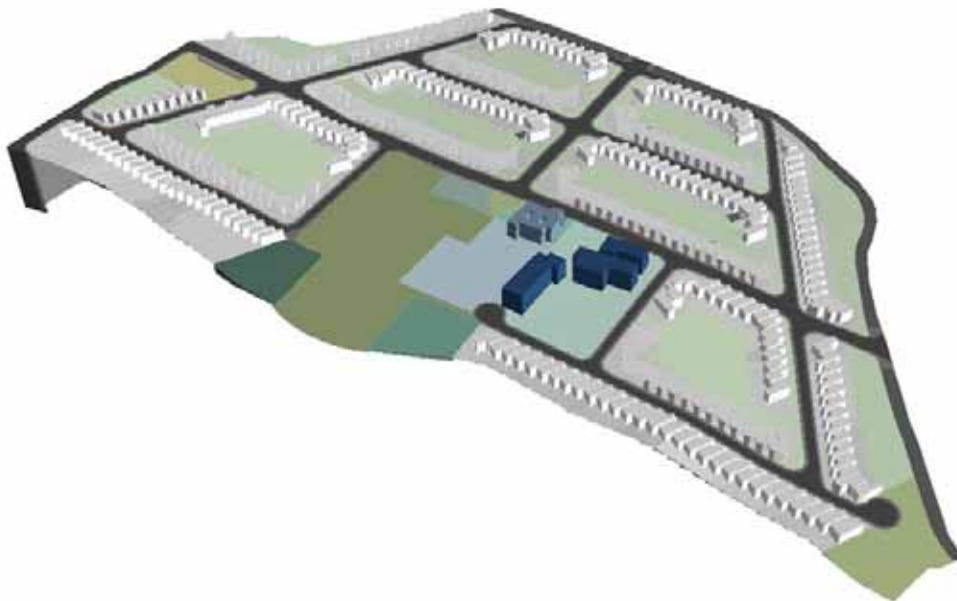


[322] Imaxe 4.5.38. PP-6 Oleiros. 21.02.1989.
Fonte: WIUG. PP-6 Oleiros. Elaboración propia.

O SUP-6 Obelisco é un intento de dotar de densidade o núcleo de Oleiros. Desenvolto en dúas fases, resta por concluír a parte máis afastada do centro administrativo. O número de vivendas propostos é algo menor que nos anteriores SUP, ao redor de 160, sobre unha edificabilidade tamén menor (do $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$). É importante subliñar que nos solos programados as zonas verdes ocupan un papel central dentro da ordenación xeral e o estudo da rede viaria ven pautado xa dende o planeamento xeral, polo que se consegue unha gran coherencia na resolución formal das propostas.

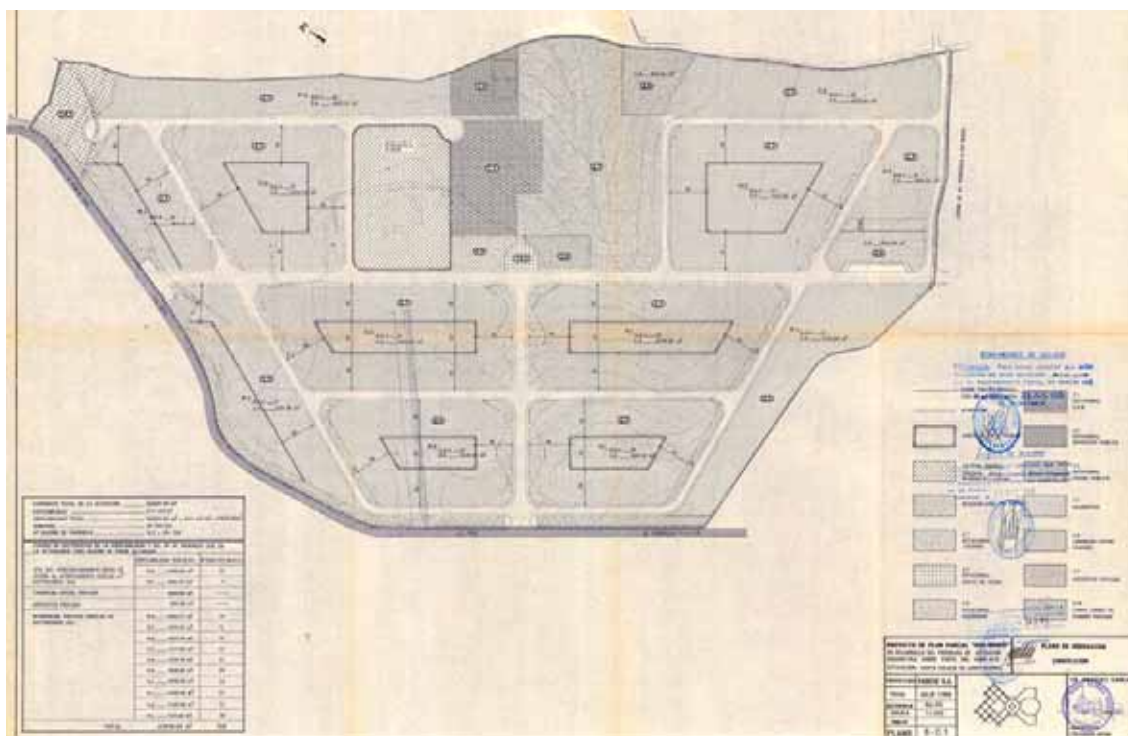


[323] Imaxe 4.5.39. PP-6 Oleiros. 21.02.1989.
Fonte: WIUG. PP-6 Oleiros.

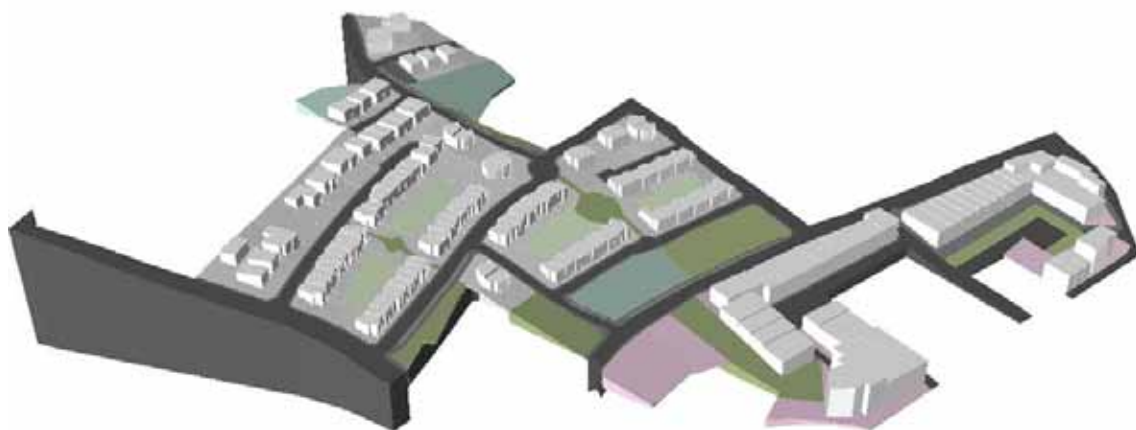


[324] Imaxe 4.5.40. PP-A15 Os Regos. 21.02.1989.
Fonte: WIUG. PP-A15 Os Regos. Elaboración propia.

O SUNP-A15 Os Regos, está formado por 326 vivendas unifamiliares en ringleira, o que supón unha das delimitación máis extensas de tódolos desenvolvementos do termo municipal e incluso da comarca. Neste caso os equipamentos comunitarios ocupan unha posición central pero resgardados cara o interior. O complexo desenvolveu unha zona comercial excéntrica próxima á estrada de comunicación Perillo Oleiros, AC-174. A autónoma localización do SUNP estanos a falar dun novo punto de crecemento exógeno dos procesos internos dos núcleos principais, aproveitando a confluencia de dúas estradas formando unha encrucillada.

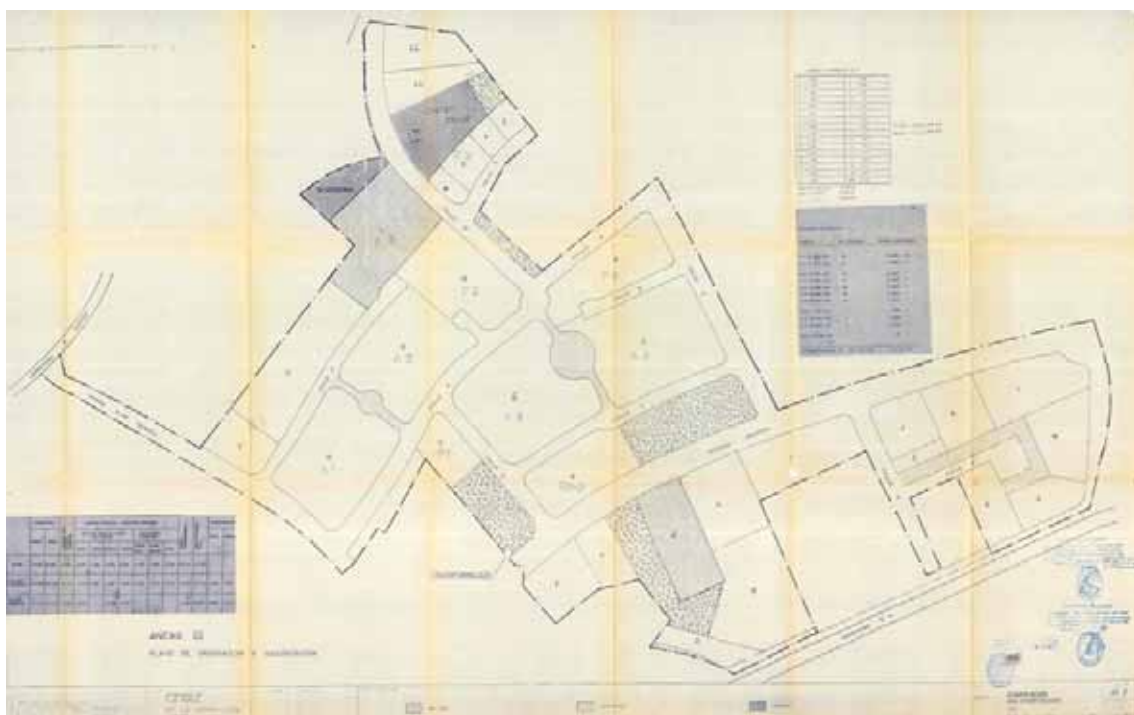


[325] Imaxe 4.5.41. PP-A15 Os Regos. 21.02.1989.
Fonte: WIUG. PP-A15 Os Regos.

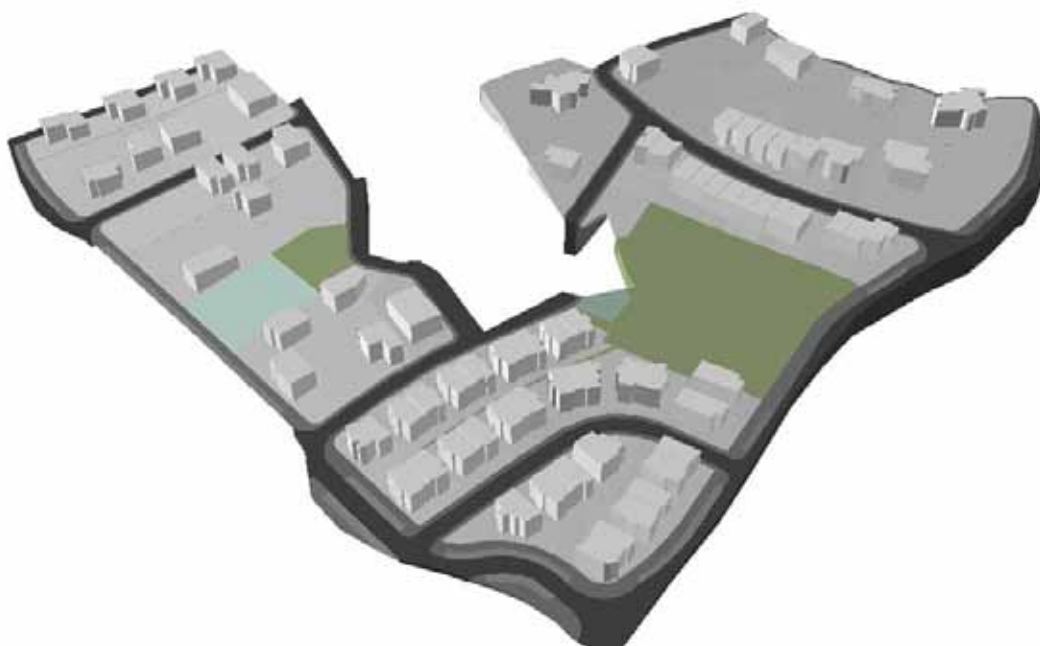


[326] Imaxe 4.5.42. PP-A23-I1 Montrove. 16.01.1990.
Fonte: WIUG. PP-A23-I1 Montrove. Elaboración propia.

Esta delimitación conforma dous ámbitos de planeamento, unha parte residencial e a máis próxima á N-VI cualificada como industrial, comercial e de oficinas. O resto do solo non programado desenvolverase en outras dúas etapas conformando unhas das zonas con maior éxito na complexión da trama urbana. A zona residencial deste plan ten capacidade para unhas 117 vivendas distribuídas en tódalas tipoloxías de unifamiliares. Se propoñen dous puntos de conexión que dean saída tanto pola N-VI como pola comarcal AC-174. A zona de separación entre as dúas áreas está ocupada polos equipamentos e zonas verdes propostas.

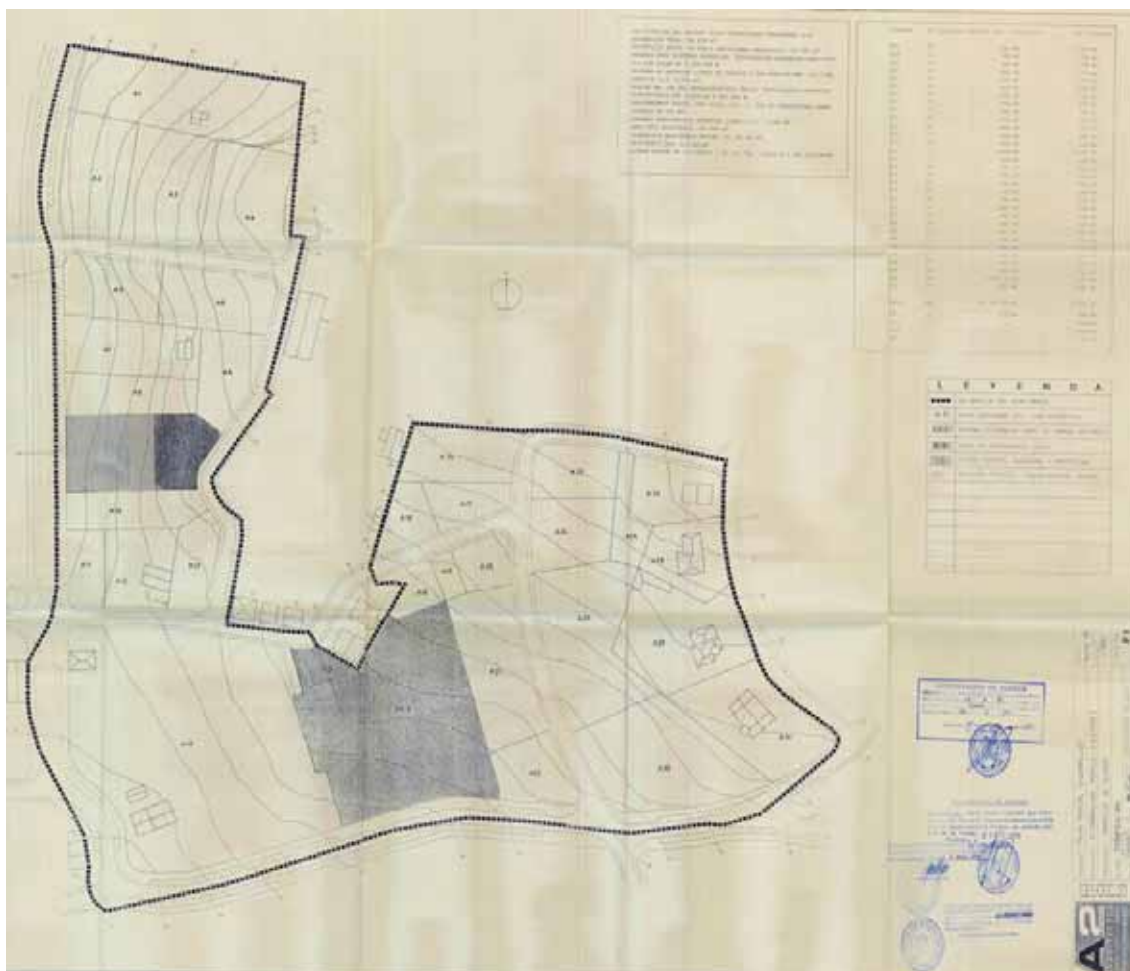


[327] Imaxe 4.5.43. PP-A23-I1 Montrove. 16.01.1990.
Fonte: WIUG. PP-A23-I1 Montrove.

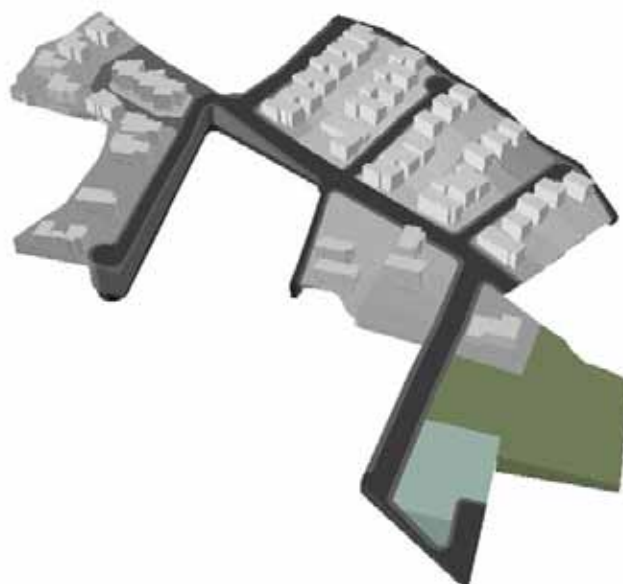


[328] Imaxe 4.5.44. PP-A21 Carballido. 06.04.1990.
 Fonte: WIUG. PP-A21 Carballido. Elaboración propia.

O SUNP-A21 se desenvolveu máis rapidamente que o SUP-1 ao seu carón apoiado nunha estrada terciaria que une os núcleos de Perillo e Montrove por Vista Alegre. O número de vivendas era de 110 en tódalas tipoloxías de unifamiliar. O seu ordenamento segue o criterio de complexión do núcleo de Perillo incorporando vivendas existentes dentro do seu límite.

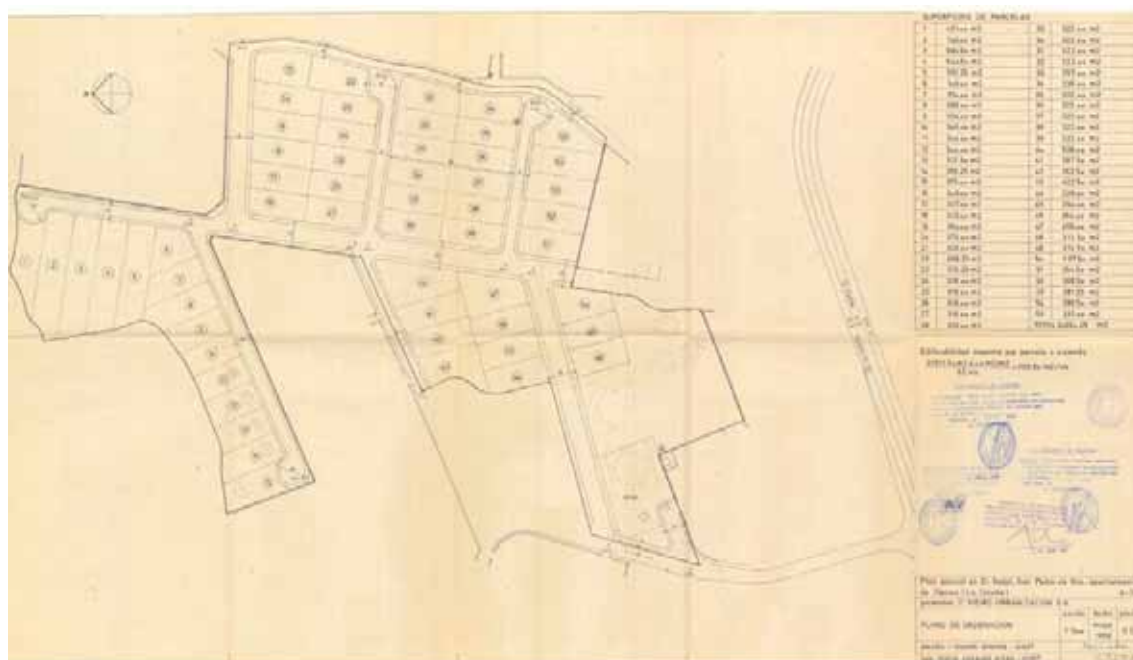


[329] Imaxe 4.5.45. PP-A21 Carballido. 06.04.1990.
 Fonte: WIUG. PP-A21 Carballido.



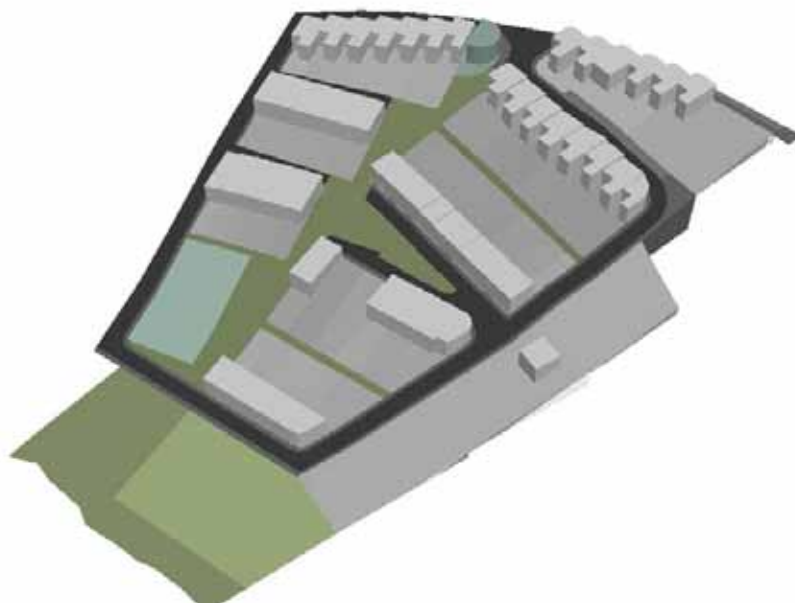
[330] Imaxe 4.5.46. PP-A28 O Seixal. 06.04.1990.
Fonte: WIUG. PP-A28 O Seixal. Elaboración propia.

Con 55 vivendas en tipoloxía unifamiliar; illada, pareada e en fileira, este é un dos SUNP máis pequenos desenvolto ao abeiro do PXOU de 1984, e servía para dar continuidade ao núcleo do Seixal a través do entronque coa N-VI. Do que tamén se servía o Club de Tenis. As zonas verde e o equipamento se sitúan nas proximidades do viario estruturante. A xestión do mesmo foi moi rápida dada a existencia dun único propietario dos terreos. Esta forma de actuar, desvela a importancia de diferenciar o **Plan**, coma instrumento que recolle unha ordenación futura acorde cos intereses xerais³⁶⁶; e a **Xestión do plan**, que sen contradecir ao anterior, fai evolucionar a construción do territorio cara os intereses monetarios dos operadores urbanísticos, resolvendo a crecente demanda de mobilidade no vehículo privado.



[331] Imaxe 4.5.47. PP-A28 O Seixal. 06.04.1990.
Fonte: WIUG. PP-A28 O Seixal.

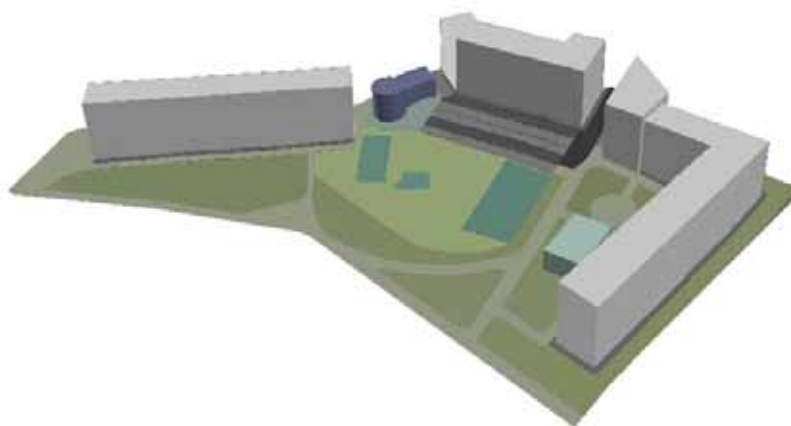
³⁶⁶ Cunha clara vocación por compactar os núcleos existentes e dotar de euipamentos as zonas máis densas.



[332] Imaxe 4.5.48. PP-A4 Maianca. 29.05.1990.
Fonte: WIUG. PP-A4 Maianca. Elaboración propia.

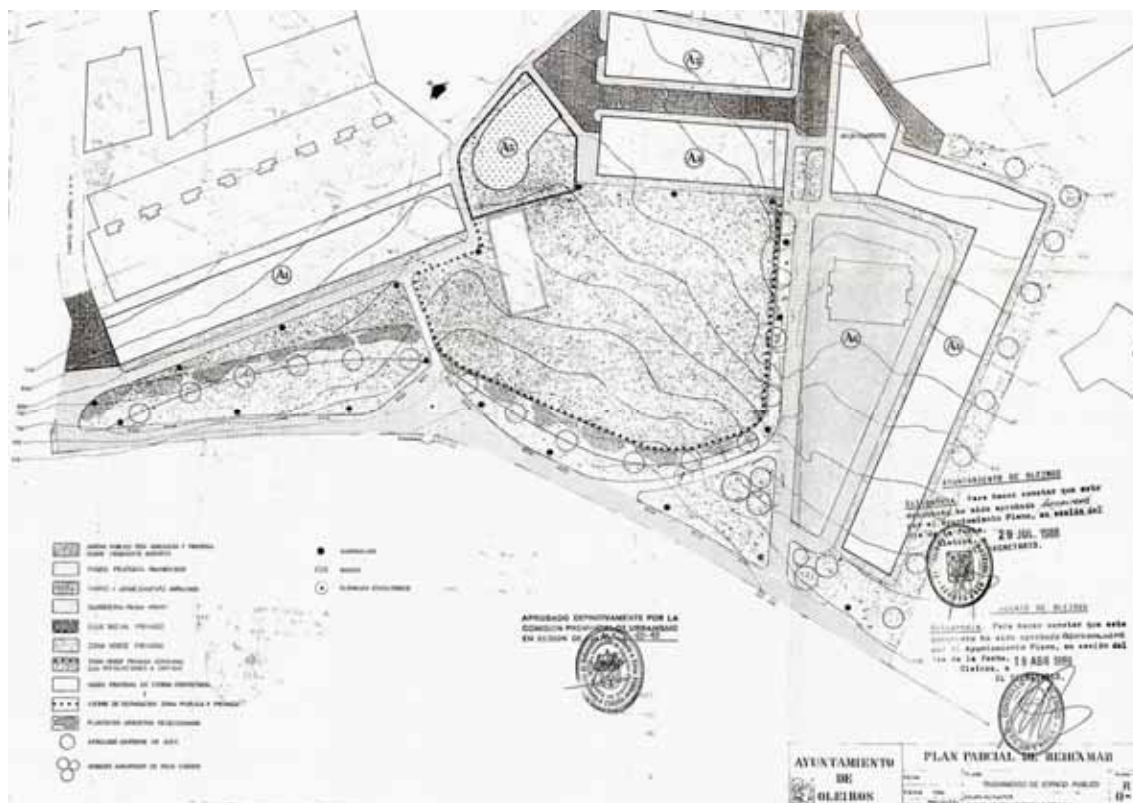
Dentro do SUNP-A4, foi delimitada esta peza de singular ordenación, pois si ben as zonas verdes ocupan principalmente unha situación en contacto coa lagoa e o río Xientiña, se prolongan ata o acceso viario cara o norte a modo de senda verde en continuidade. O número de vivendas ordenadas é de 63 e se sitúa en contacto co núcleo principal de Mera.

Este é o único sector desenvolto na zona norte do municipio, que dispón dun atractivo turístico de primeira orde mais se atopa afastado dos principais nodos de comunicación.

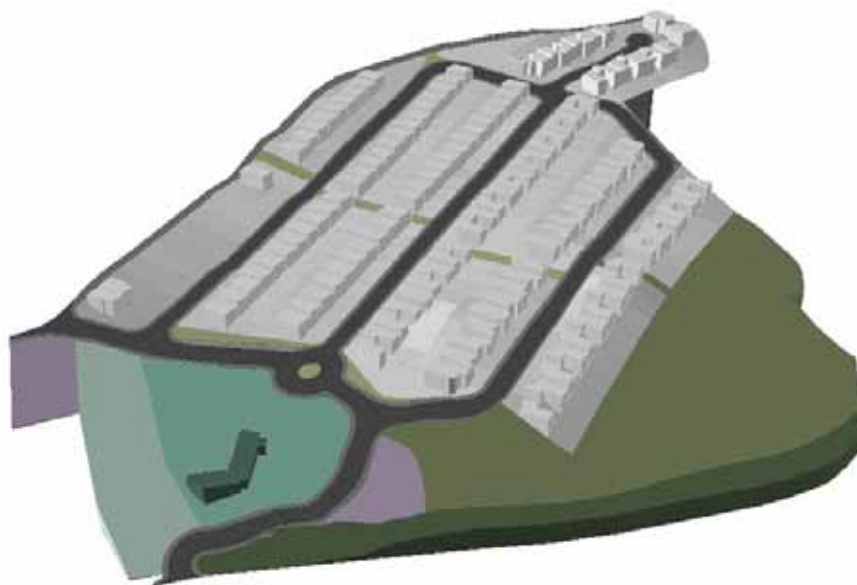


[334] Imaxe 4.5.50. PP-1 Beiramar. 02.10.1990.
Fonte: WIUG. PP-1 Beiramar. Elaboración propia.

O PP-1 Beiramar, tivo un longo proceso de tramitación, iniciado xa nas NSP de 1977 e logrou conservar os aproveitamentos outorgados. O Número de vivendas alcanza os 172 en tipoloxía de bloque lineal cunha edificabilidade de $0,88 \text{ m}^2/\text{m}^2$, evitando o apantallamento total sobre a ría (Nárdiz, 2008). As zonas verdes forman unha bolsa da que parte sen solución de continuidade o Plan Especial 1 que ordena un paseo marítimo de borde sobre a ría. Malia que se trata dun solo en contacto co solo urbano do núcleo de Perillo, desvela un comportamento colonizador sobre terras en contacto co borde marítimo.

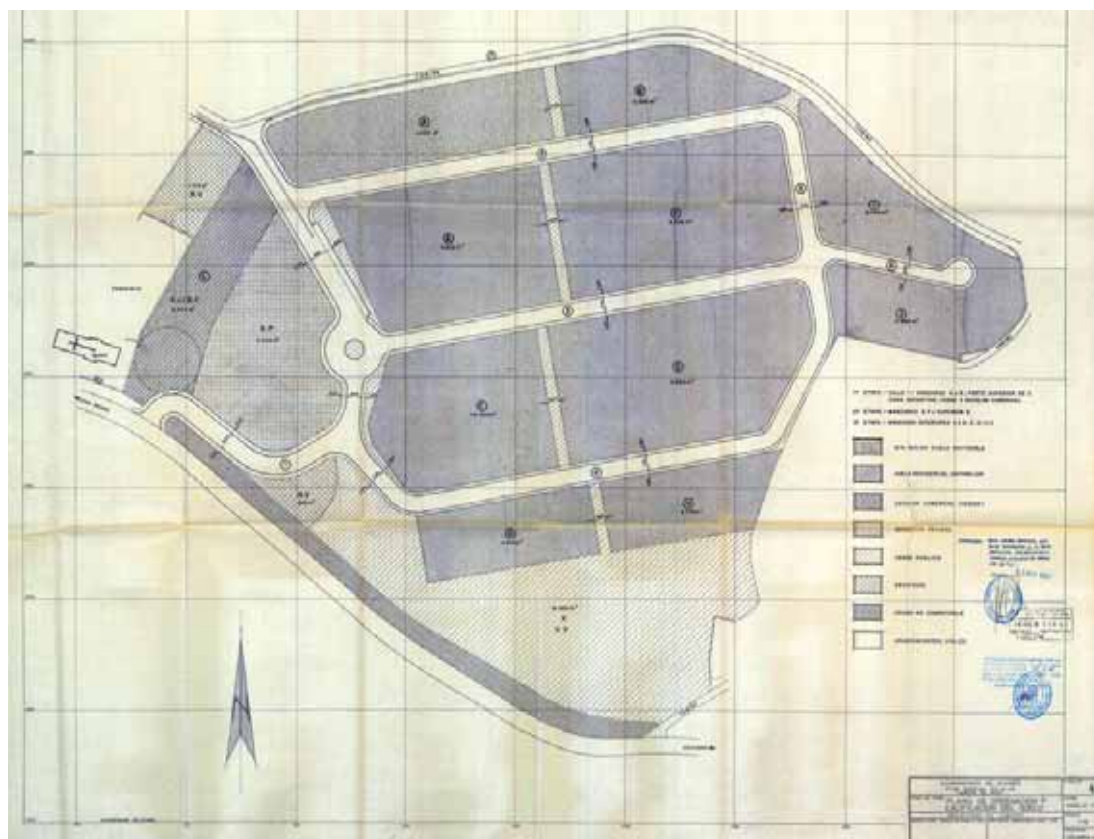


[335] Imaxe 4.5.51. PP-1 Beiramar. 02.10.1990.
Fonte: WIUG. PP-1 Beiramar.

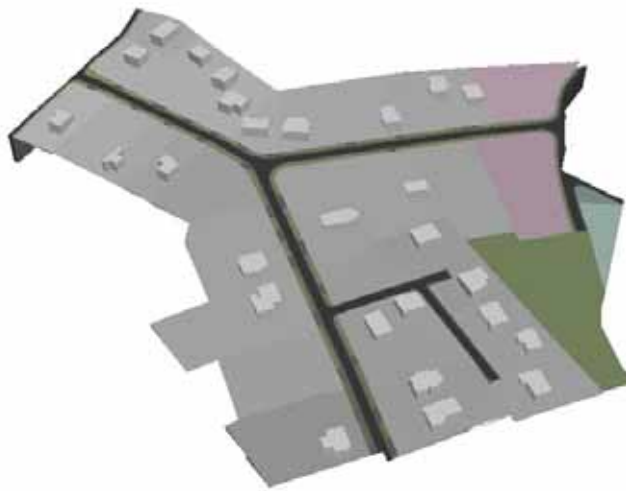


[336] Imaxe 4.5.52. PP-A29 Vilar de Nos. 21.05.1991.
Fonte: WIUG. PP-A29 Vilar de Nos. Elaboración propia.

Esta actuación de 149 vivendas unifamiliares en ringleira, cunha elevada edificabilidade de $0,7 \text{ m}^2/\text{m}^2$, veu significar a inserción deste tipo de actuacións no sur municipal, preto da igrexa parroquial pero desvencellada de calquera núcleo principal. Estas actuacións abertamente monofuncionais non perseguen a incorporación na malla territorial consolidada buscando un único punto de contacto coa estrada de rango inmediatamente superior. Os servizos de equipo ofertados teñen polo xeral un carácter privado e as zonas verdes case nunca se urbanizan ao quedar como áreas marxiniais.

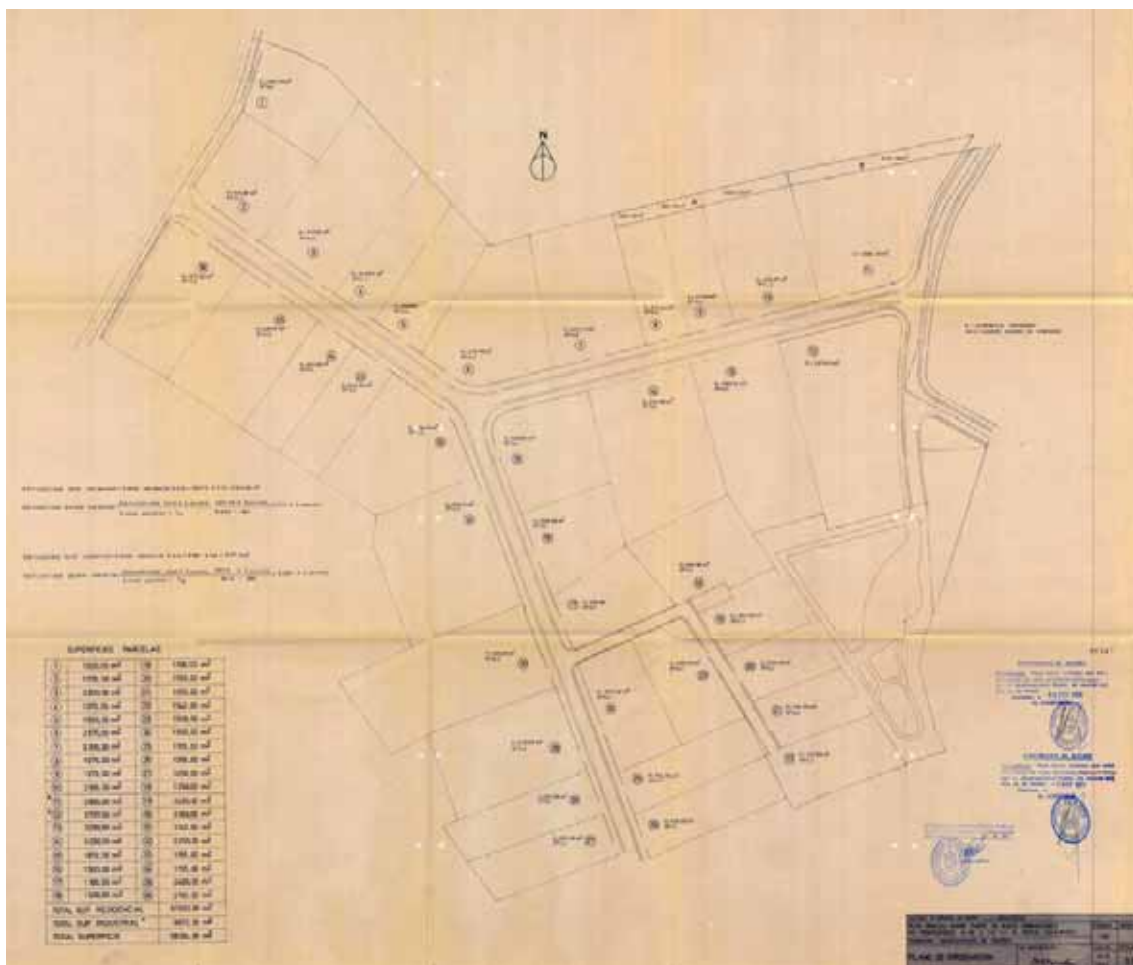


[337] Imaxe 4.5.52. PP-A29 Vilar de Nos. 21.05.1991.
Fonte: WIUG. PP-A29 Vilar de Nos.

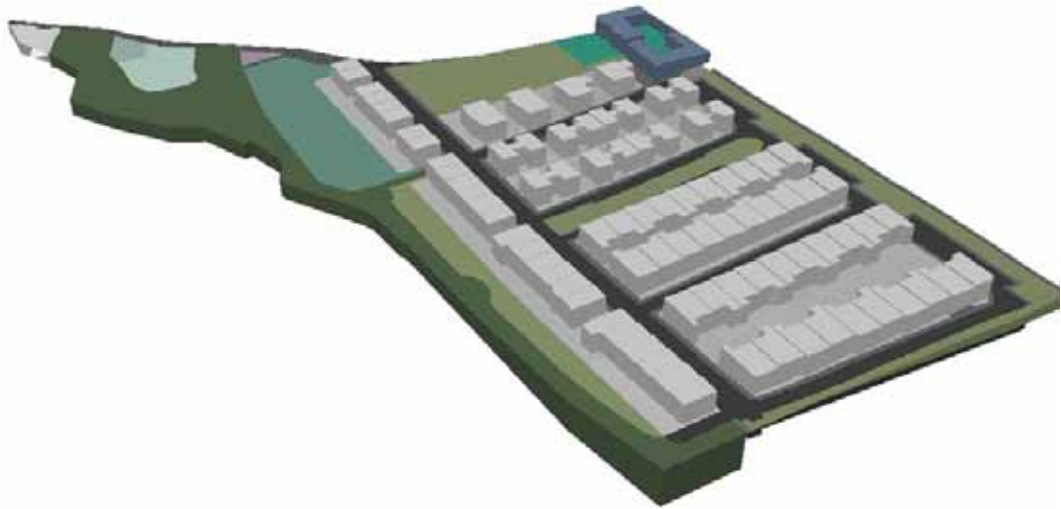


[338] Imaxe 4.5.53. PP-A32-I2 A Xesta. 06.09.1991.
Fonte: WIUG. PP-A32-I2 A Xesta. Elaboración propia.

A Xesta provén dunha antiga parcelación sobre terreos rústicos con licenza para apertura de vías, para a construción de vivenda unifamiliar exenta que chegou á altura da redacción do PXOU escasamente desenvolvida. O número de parcelas actuais é de 50 dentro dunha edificabilidade que en ningún caso supera os $0,2 \text{ m}^2/\text{m}^2$. A proximidade da N-VI foi un dos factores que posibilitou o desenvolvemento desta urbanización.

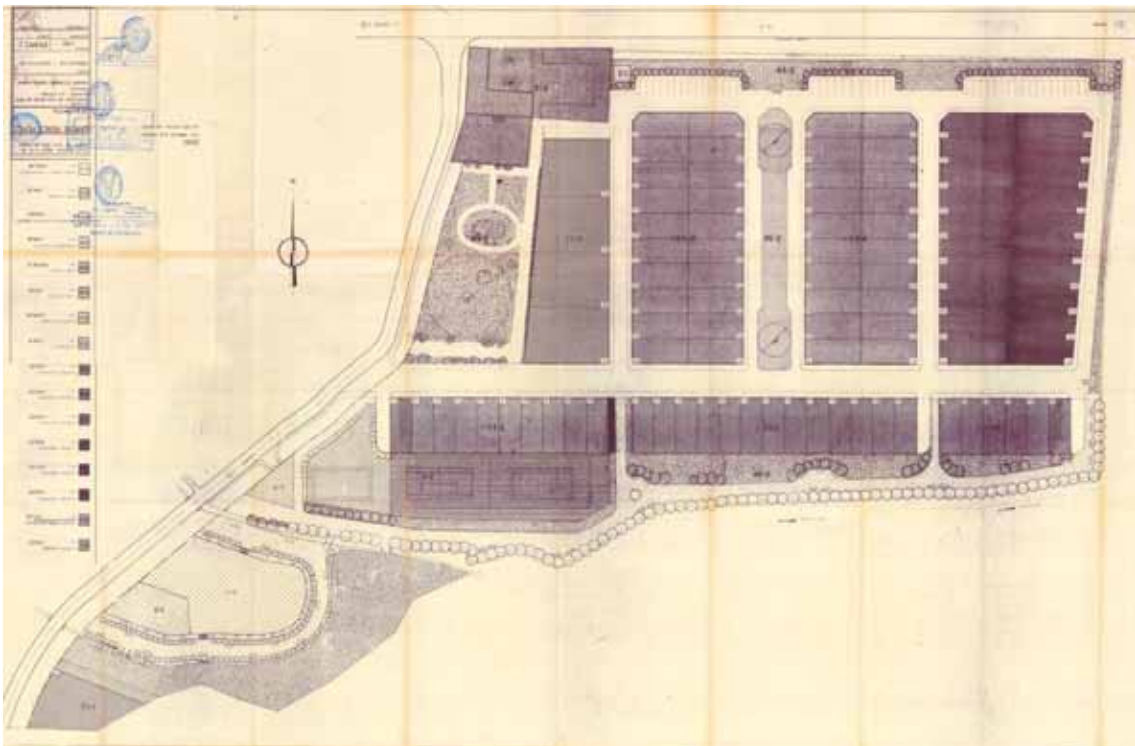


[339] Imaxe 4.5.54. PP-A32-I2 A Xesta. 06.09.1991.
Fonte: WIUG. PP-A32-I2 A Xesta.



[340] Imaxe 4.5.55. PP-A37 Arenaza. 21.11.1991.
Fonte: WIUG. PP-A37 Arenaza. Elaboración propia.

O SUNP-A37 se desenvolveu a través dun convenio co único propietario no que o Pazo de Arenaza entraba a formar parte do patrimonio municipal. A edificabilidade é de $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ e capacidade para 94 vivendas con tipoloxía unifamiliar en ringleira e pareada. As zonas verdes ocupan a parte baixa do desenvolvemento e contigüidade co plan especial que desenvolve o Rego de San Pedro. Tamén neste caso o desenvolvemento ven acompañado dunha in mellorable accesibilidade rodada dada pola N-VI.

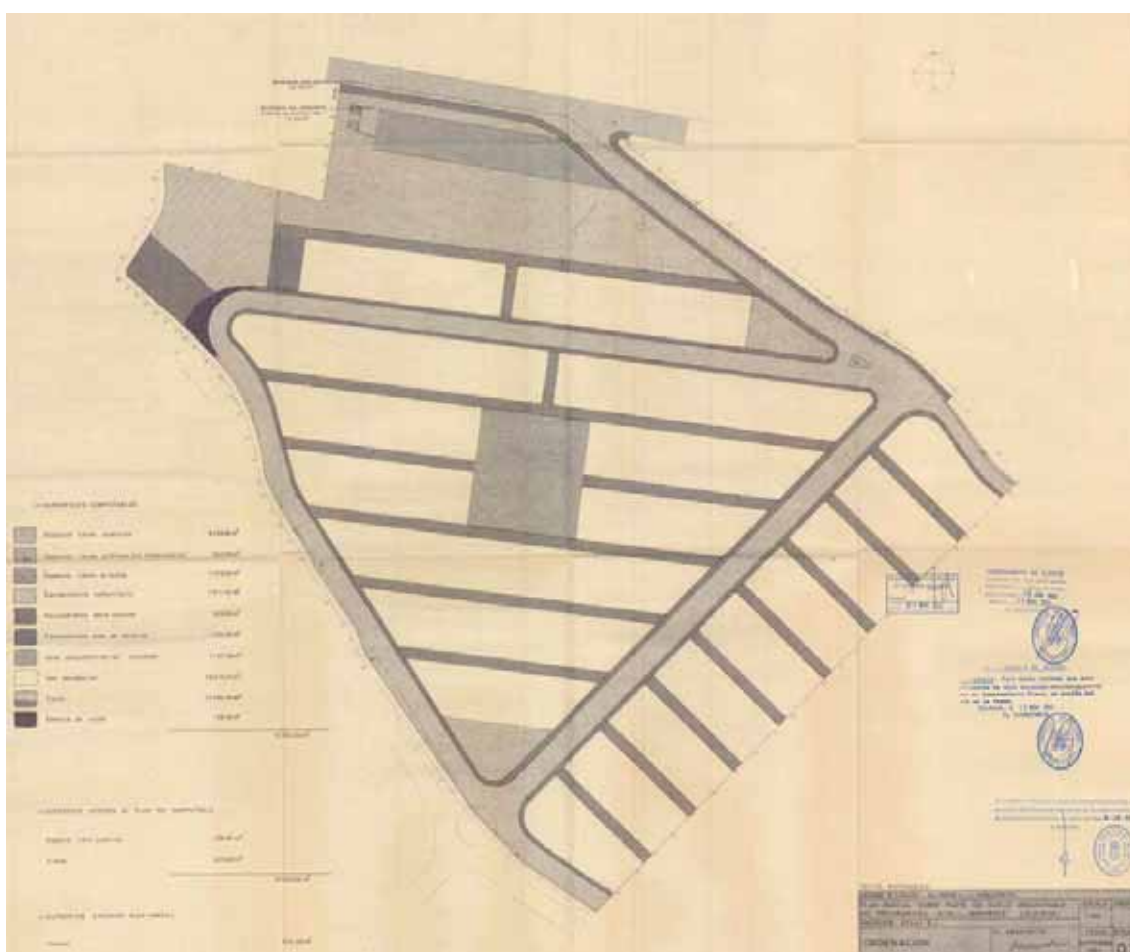


[341] Imaxe 4.5.56. PP-A37 Arenaza. 21.11.1991.
Fonte: WIUG. PP-A37 Arenaza.

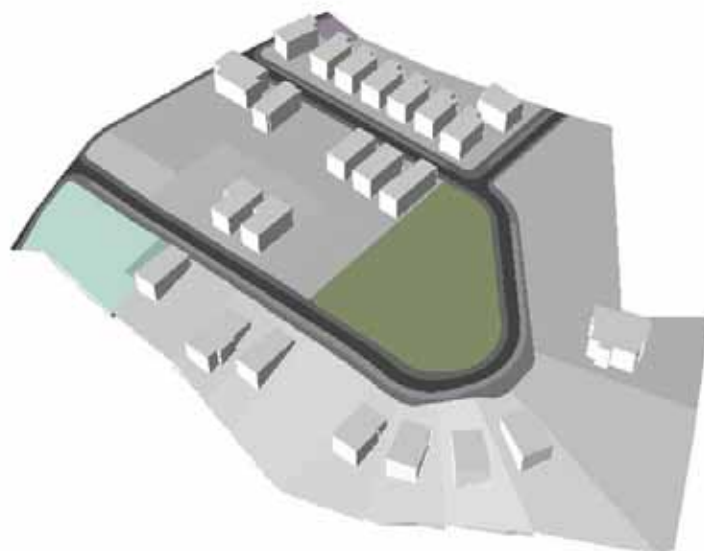


[342] Imaxe 4.5.57. PP-A26 Montrove. 30.03.1993.
 Fonte: WIUG. PP-A26 Montrove. Elaboración propia.

O SUNP-A26 irrompe nunha zona boscosa ampliando o límite para do núcleo de Montrove, e posibilitando unha nova conexión co núcleo do Seixal evitando o paso pola LCV-1742 (actual estrada municipal 058-089). A capacidade é de 97 vivendas unifamiliares con diversas tipoloxías. As zonas comúns están repartidas entre parte de contacto coa AC-174 (Perillo-Oleiros) e un pequeno equipamento deportivo na parte central.

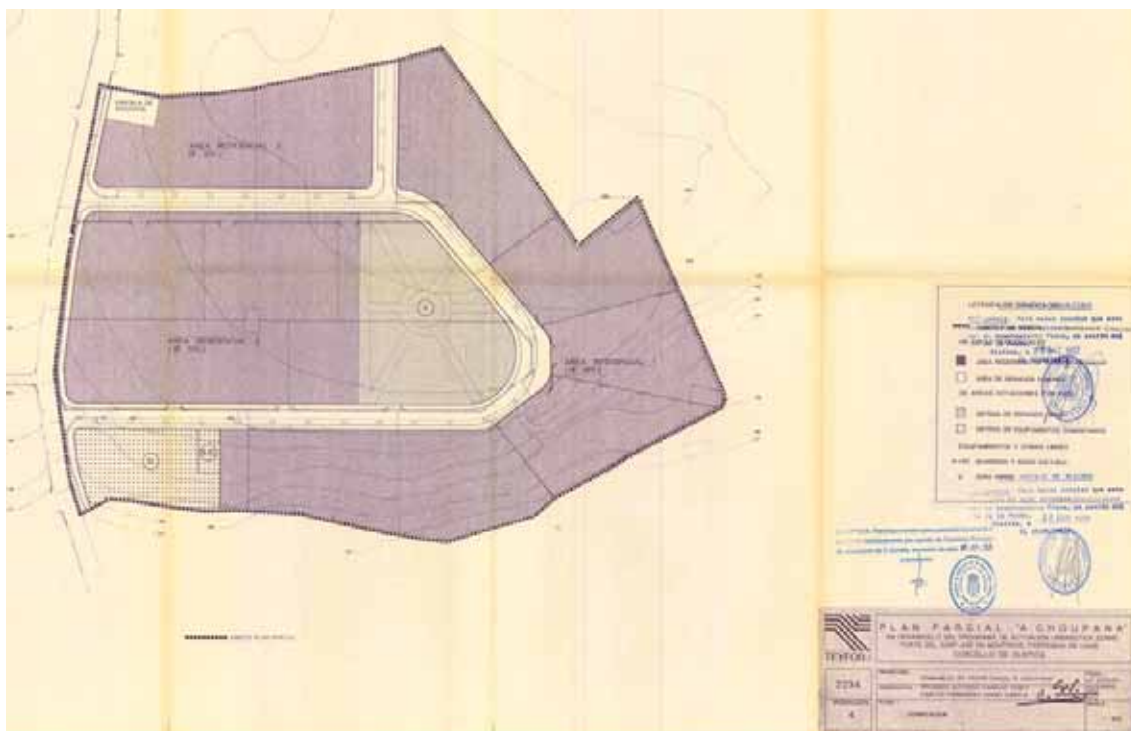


[343] Imaxe 4.5.58. PP-A26 Montrove. 30.03.1993.
 Fonte: WIUG. PP-A26 Montrove.

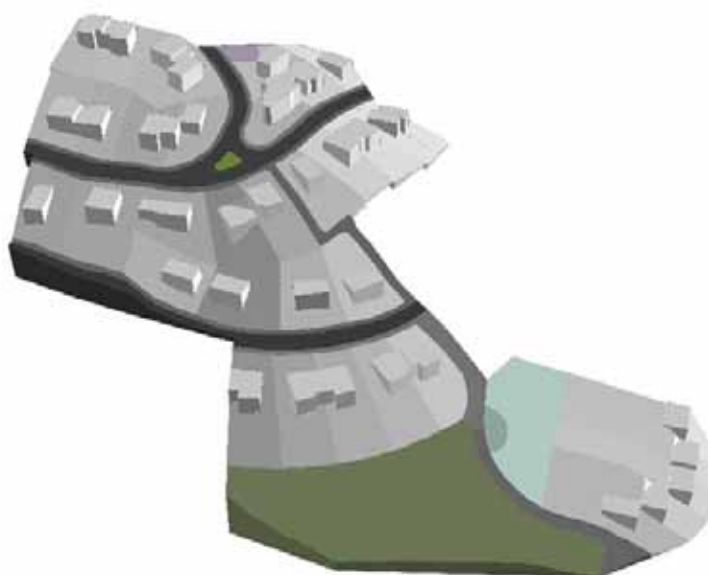


[344] Imaxe 4.5.59. PP-A22 A Choupana. 18.11.1993.
Fonte: WIUG. PP-A22 A Choupana. Elaboración propia.

Parte do SUNP-A22 A Choupana provén dunha parcelación para vivenda unifamiliar incorporado no PXOU de 1984 para desenvolver como solo non programado. Ata que non se desenvolva o resto do SUNP esta peza aparece como un desenvolvemento illado comunicado pola vía local 058-049 de Perillo a Montrove pola Choupana. A zona verde ocupa un lugar central na urbanización máis resulta inexistente a continuidade co corredor do parque de Liáns que da servizo a un total de 45 vivendas sobre un índice de edificabilidade bruta de $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

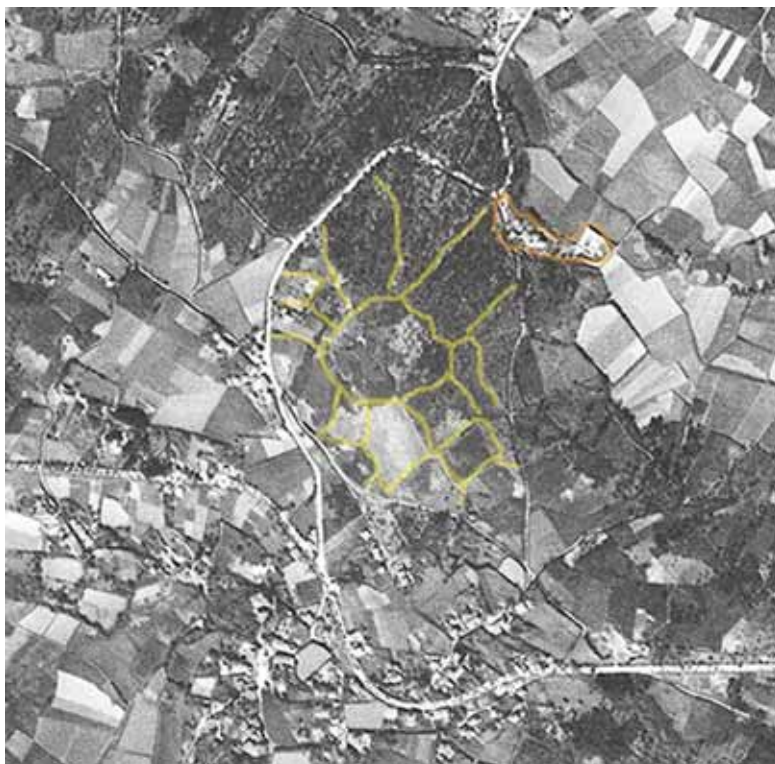


[345] Imaxe 4.5.60. PP-A22 A Choupana. 18.11.1993.
Fonte: WIUG. PP-A22 A Choupana.

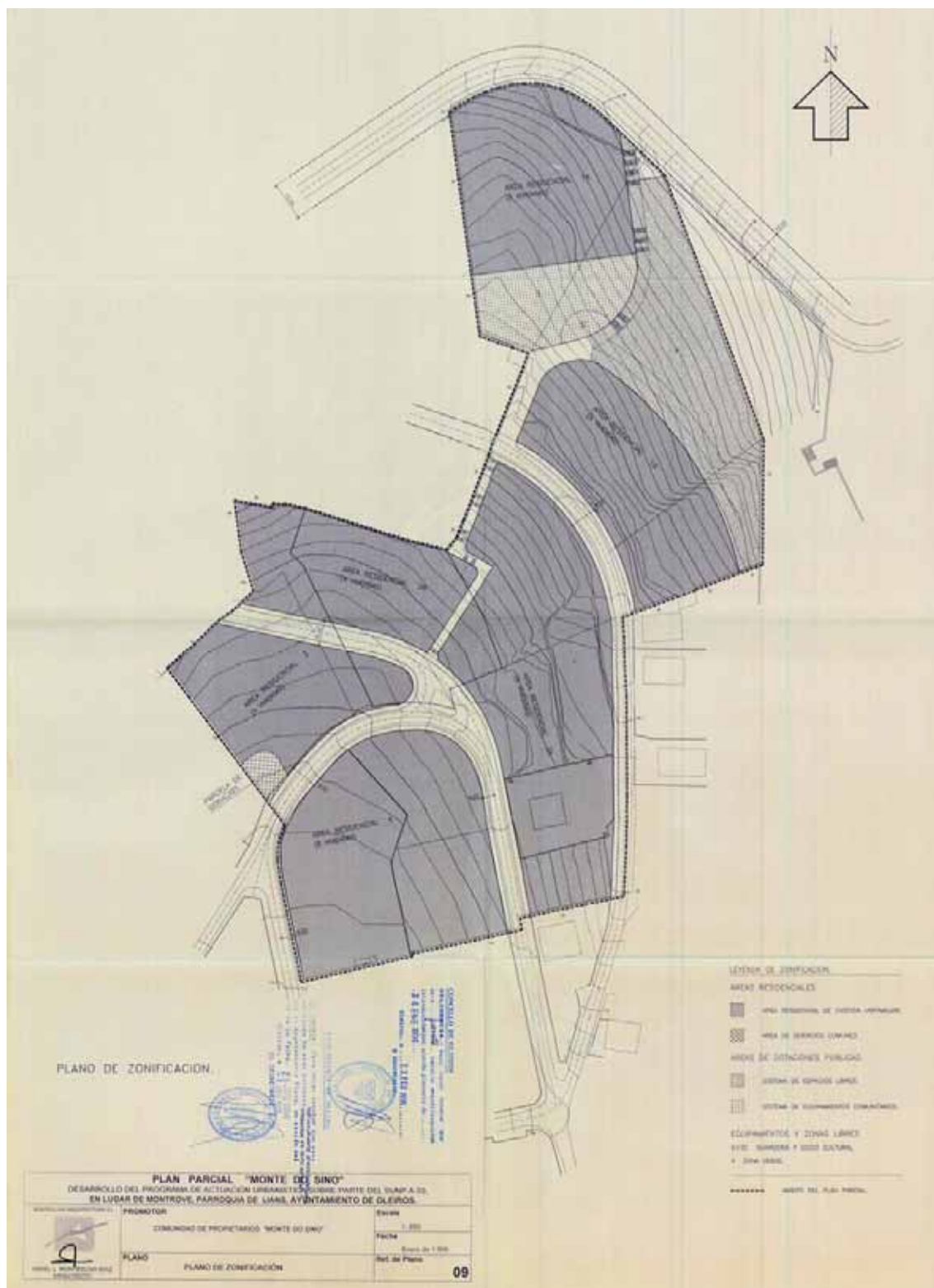


[346] Imaxe 4.5.61. PP-A33 Montesino. 28.06.1996.
 Fonte: WIUG. PP-A33 Montesino. Elaboración propia.

A paralización de licenzas de obra nesta parcelación e a súa posterior inclusión coma solo urbanizable non programado obrigou á cesión de terreos para equipamentos e zonas verdes. Se asenta nunha zona de especial sensibilidade pois preto da actuación se atopa a igrexa parroquial de Santa Eulalia de Liáns e un sistema xeral de zona verde que desemboca no areal de Bastiagueiro. A ordenación do plan sitúa os terreos de cesión preto do sistema xeral para lle dar continuidade, e organiza o resto de parcelas en cascada que remonta cara o núcleo de Montrove, pechándoo pola cara norte.



[347] Imaxe 4.5.62. Monte do Sino en 1957.
 Fonte: Fotografía do Voo Xeral. Exército do Aire. Elaboración propia.



[348] Imaxe 4.5.63. PP-A33 Montesino. 28.06.1996.

Fonte: WIUG. PP-A33 Montesino.

O número de vivendas previsto é de 36, dentro dos índices de edificabilidade comúns para estas actuacións ($0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$), contando cunha superficie de actuación de 2,5 Ha, a mínima permitida para o desenvolvemento.

A modo de conclusión podemos advertir una serie de elementos relevantes que poden servírnos para reflexionar sobre o modo e as formas de “facer cidade”.

En primeiro lugar, a finalización na tramitación do plan de 1984 foi un logro social, que remata unha longa fase de experiencias encontradas, entre a iniciativa privada e as diferentes administracións. Nese período, a reacción popular³⁶⁷ encabezada polas asociacións de veciños e (Martínez, 1981; Cebrián, 1981), foi quen de forzar a paralización na deslocalización das actividades humanas, en especial as referidas a residencia e dentro dela a segunda vivenda aparelhada a situacións de ocio e lecer (paralización de licenzas de obras polas primeiras corporacións políticas da restauración democrática). Antecedentes do PXOU de 1984 son; as **Directrices de Política Urbanística**, que definen a estratexia da corporación municipal para o territorio oleirense; e o **Proxecto de Delimitación de Solo Urbano e Zonas de Protección**, coma documento “de mínimos” que vai guiar a redacción definitiva do devandito Plan Xeral.

A estratexia do plan reforzará o papel dos núcleos principais, fomentando unha política dotacional y de equipamentos, ata ese momento inédita. A fórmula do **Convenio Urbanístico** revélase eficaz para a obtención de solo necesario para a construción deses equipamentos en zonas estratéxicas do termo municipal; nos núcleos máis poboados, ou aqueles que formaban parte da estrutura orixinaria.

En segundo lugar, cabe diferenciar a xestión do Plan, do mesmo Plan, tomando unha deriva desvinculada das pretensións iniciais. O paso do tempo, recollido en parte neste traballo doutoral, amosa unha construción masiva do territorio municipal con gran ocupación do solo de maneira extensiva (Martínez et al., 2008); o SUNP convértese na figura por excelencia da tramitación de planeamento, sen que aparezan medidas de contención, programación ou resolución do movemento das persoas, en definitiva no dereito á mobilidade (Herce, 2009); urbanizacións illadas, pechadas, sen continuidade no sistema peonil, onde a vía rodada representa o único punto de conexión entre as partes. A barriada xardín, toma velocidade, crece e se autoafirma como elemento de referencia na contorna da área urbana.

A lectura territorial obriga a facer referencia á existencia da cidade herculina, sen ela non sería posible esta nova cidade; fragmentada, dispersa e monofuncional, na que a especificidade chega ata o nivel social. En efecto, se pecha a porta a rentas que non poden competir no mercado ofertado no territorio oleirense, cunha política de vivenda protexida exígua.

Os sucesivos planeamentos que veremos de seguido, alleos as necesidades reais de vivenda, fomentarán unha práctica extendida en todo o territorio, cunha vivenda que pasa a ser un ben de mercado e non de uso (Vegara, de las Rivas, 2004), potenciando se cabe máis a confusión na estrutura territorial proposta.

³⁶⁷ A actualización do termo pasa polo coñecemento das Smart cities, e dicir aquelas capaces de reaccionar contra o deterioro urbano, fomentando a participación e o uso activo das pezas urbanas obsoletas. Coma exemplo paradigmáticos podemos falar da cidade de Philadelphia con propostas renovadoras como a da Rúa das Artes ou a Rúa do Coñecemento (Vegara, de las Rivas, 2004).

C. O PLAN XERAL DE ORDENACIÓN URBANA³⁶⁸ DE 1995.

Entre os condicionantes da revisión do anterior plan se incluían entre outros, a case culminación da vixencia na programación co 80% das actuacións en execución, o troco nalgúns dos obxectivos da estrutura orgánica especialmente referente ao sistema viario, e a actualización á normativa urbanística e sectorial³⁶⁹ aparecida na década de vixencia do plan. O minucioso traballo de información deu seus froitos ao axustar o planeamento dentro dunha rigorosa liña de actuación á realidade municipal dentro do contexto metropolitano enmarcado na “nova urbanística”, máis tamén propulsada polo “boom inmobiliario” que afonde as súas raíces nos últimos anos do século XX. Así o redactor do plan xustifica a revisión do plan do seguinte xeito:

“Actualizar una experiencia marcada por el éxito de su ejecución, por una Administración Municipal que ha hecho de la política urbanística y de su Plan General e eje de su actuación.”

Fonte: PXOU 1995. Memoria. Xustificación da Conveniencia, Oportunidade e alcance da Revisión do Plan. Páx. 1

Tendo en conta o nivel comarcal, o PXOU estudará catro aspectos fundamentais para o desenvolvemento das políticas urbanas propostas no modelo de ordenación territorial:

1. A accesibilidade Comarcal. Integración e racionalización do sistema viario, incorporando coma novidade **novas propostas viarias**.
2. A Especialización funcional dentro da comarca, netamente dirixida a vivenda residencial para o sector medio e medio-alto, atendendo a un perfil do emprego local con maior autonomía respecto da cidade herculina evitando unha nova versión da cidade-dormitorio (Memoria, PXOU 1995, páx. 4). Asemade, recoñecer e potenciar o sistema de núcleos. “Refinar un modelo dicotómico de concentración fronte a dispersión e avanzar nunha ordenación máis unitaria que fragmentaria (Memoria, PXOU 1995, páx. 53).
3. A calidade do feito urbano, das novas pezas que integran expandindo a malla urbana consolidada. Aproveitamento e ordenación do factor residencial. Neste punto a contradicción co PXOU de 1984 resulta explícito, pois no documento revisado, unha das premisas básicas era evita-la desnaturalización na solución formal das vivendas, feito que non puido ser evitado, en absoluto, e dando como resultado un dispar de solucións formais, na tipoloxía de vivenda unifamiliar.
4. O control medioambiental como *leitmotiv* das políticas de crecemento, especialmente para completar o sistema de saneamento baseado nun entendemento completo da comarca, evitando os puntos de vertido de cada núcleo.

Outro dos cambios con maior incidencia no entendemento do documento, e a entrada de vivendas en altura (colectivas) nos solos urbanizables non programados, favorecendo deste xeito, un aumento na densidade dos mesmos, máis tamén ofrecer unha maior riqueza nas

³⁶⁸ Segundo a Nomenclatura do Documento: Plan Xeral Municipal de Ordenación.

³⁶⁹ Lei 11/85 LASGA de adaptación a Galicia da do Solo, Ley 8/90 e RDL 1/92 del Suelo y Valoraciones, Ley 22/1988 Costas e o seu Regulamento RD 1471/1989. Ley 25/1988 de Carreteras.

modalidades tipolóxicas na “enorme cidade xardín arborescente que irriga o territorio municipal” (Memoria, PXOU 1995, páx. 5).

En efecto, se no anterior plan, se definen unha serie de núcleos principais, a revisión do PXOU do ano 1995, estenderá a definición do termo municipal na procura de entender o sistema polinuclear coma un todo (Memoria, PXOU 1995, páx. 12), no que as novas propostas urbanísticas sirvan para erradicar o proceso de dispersión da vivenda unifamiliar en solo non urbanizable, algo que puido ser controlado xa no anterior plan para beneficio das promocións inmobiliarias que definen, conscientemente un novo modelo disperso.

Dentro dos fenómenos urbanos que xustifican a revisión do plan, merece especial mención o cambio de ritmo no que á ocupación residencial se refire. A cidade herculina experimenta un tope poboacional en 1991, dende o cal se rexistran flutuacións cara os concellos limítrofes de maneira moito máis acusada que nos anos anteriores. Proceso do que podemos advertir unha certa continuidade espacial e temporal cun ritmo cada vez máis acelerado. O PXOU 1995 é consciente deste fenómeno tal e como afirma na necesidade do “replanteamento do fenómeno metropolitano na próxima década (...) empeza a cobrar autonomía propia.” (Memoria, PXOU 1995, páx. 2).

O Estudo da comarca adquire un papel predominante, e dende a memoria do Plan se enumeran unha serie de estudos sectoriais que sirvan de marco de referencia para as políticas comúns dos municipios integrados. En concreto o análise debería tocar:

1. O crecemento e tipo de desenvolvemento previsible.
2. A accesibilidade comarcal, creando novas vías que artellen o conxunto comarcal evitando actuacións illadas.
3. A especialización e focalización urbana na contorna da ría como novo espazo urbano metropolitano que evite rasgos de suburbanización. Se propón un “Polo de Descentralización Comarcal” que permita a rexeneración e recualificación da ría como un espazo urbano de calidade.
4. A mellora da oferta medioambiental, praias, paseos e zonas de protección.

Estes estudos poderían dar pe á necesidade de concretar nun marco administrativo políticas comúns de desenvolvemento, algo que como xa se comentou no capítulo 2 deste traballo non parece doado de conseguir no actual marco xurídico-administrativo.

“la ausencia de marcos administrativos para la planificación física intermunicipal dificulta el que pueda (...) plasmarse en documentos adecuados que atiendan a la especialización de funciones y a la complementariedad entre municipios del área metropolitana. (...) No obstante, en el diseño de las políticas planificadoras de infraestructuras y ambientales se asiste a una creciente actualización del ámbito comarcal”.

Memoria, PXOU 1995, páx. 2

Sen ningún xénero de dúbida, son as políticas en materia de infraestruturas (Plan MOVE, Plan Sectorial Viario, Plan de Estradas de Galicia, etc.) e as políticas medio ambientais emanadas

das directivas europeas (Inventario de espazos naturais, ZEPAS, Taxons, Plan de Ordenación do Litoral, Rede Natura, .) as que van construíndo unha rede de elementos que pola súa propia natureza deben ser entendidos dun xeito unitario evitando as férreas e indelebles delimitacións municipais. Obviamente, as políticas residenciais, ao seren vistas como trociños de solo a transformar marcada por unha disciplina mercantilista no sector privado e de financiamento municipal no público, non deixan espazo para estudos sectoriais a nivel comarcal ou rexional (Plan Comarcal Cidade das Rías, ou máis recentemente o Plan Sectorial de Solo Residencial de Gailica³⁷⁰) que debido aos trocos no goberno provocan unha resposta social e política³⁷¹ negativa ou non son xamais levados á práctica.

Atendendo ás políticas supramunicipais, é lóxico que o Plan Xeral se deteña polo miúdo no análise dos distintos Plan Xerais de Estradas³⁷² (1984 e 1991) que se poñen en relación co Plan Director de Infraestruturas do MOPT do que sae a autovía Madrid-Coruña e xa analizados no capítulo anterior.

Oleiros, ao ser un concello do borde litoral e non ter inserido estradas de alta capacidade, posúe unha elevada dependencia da modernización coas conexións aos eixes actuais de alta capacidade, en concreto coa referida autoestrada que atravesa os concellos de Cambre, Culleredo e Arteixo. Esta análise conclúe coa necesidade de construción de novos viais dada a insuficiencia da rede viaria no momento da redacción do plan no primeiro lustro dos noventa (Memoria, PXOU 1995, páx. 41). De feito, o eixo de norte a sur interior Mainca-Oleiros, explicita a condición dunha nova infraestrutura máis tarde concretada no Vial-19 ou Vía Ártabra no Plan Sectorial Viario (2004) e no Plan de Estradas de Galicia (2006), xa no século XXI.

En efecto, outra das importantes aportacións do plan xeral de 1995 foi a proposta de creación de novas vías, como sinalábamos. O estudo da rede viaria e a posterior clasificación, adaptando a existente á nova realidade, aparecen como unha proposta básica dentro do plan. As novas estradas se presentan como necesarias para contribuír á “dinamización do desenvolvemento urbano” (Memoria, PXOU 1995, páx. 64).

Podemos clasificar as propostas en dous grupos:

1. As de complexión e circunvalación dos núcleos, que serven para estruturar os novos crecementos a partires dunha vía perimetral que fai as veces de límite construído ademais de dotar de accesibilidade os novos solos.
2. As de accesibilidade municipal, que a modo de cruceta estruturarían o territorio, proporcionando accesibilidade ás partes máis afastadas do mesmo e procurando unha alternativa á N-VI libre de serventías edilicias entre o Seixal e o Espírito Santo.

³⁷⁰ Presentación en vídeo pola conselleira de Vivenda Teresa Táboas en 2008.:
<http://www.youtube.com/watch?v=bNMDRIA4uNM>

³⁷¹ O acta da sesión extraordinaria celebrada polo concello pleno en data 23 de decembro de 2008 (expediente 2008/PL001/000019) referente ao Plan Sectorial Galego de Solo Residencial resulta paradigmática en canto á oposición frontal dos promotores dadas as características do solo a tratar.
http://www.fenecidadan.net/mediateca/Actas_e_acordos/2008/Acta_sesion_extraordinaria_23_diciembre_2008.pdf

³⁷² dos que se pode atopar unha visión complementaria en Nárdiz (1992).

Proposta de novos Viais Estruturantes. PXOU de Oleiros de 1995

Variante de Sada.	2,6 Qm	AC-174 A Barreira – ACP -1801 Edreira. O Castelo. Segregación de tráfico comerciais e de paso. Recuperación para a malla urbana da travesía de Oleiros.
Conexión N-VI con Variante de Sada.	0,7 Qm.	Dende O Carballo pola Xesta.
Eixo Troncal Oleiros – Norte do Concello	5,7 Qm.	AC-174 A Barreira- -ACV-1634 A Besta (Lorbé). Media Ladeira. Mellor que unha proposta central que tería maior impacto ambiental. Ampliación estrada da Costa AC-173 tería un elevado custo.
Eixo Transversal Ría do Burgo – Espírito Santo.		Función comarcal ao propoñer a conexión entre os polígonos industriais de Bergondo e do Espírito Santo en Cambre ata Acea da Má en Culleredo por unha nova ponte sobre o Mero. Desconexión da N-VI.
Novos Trazados		Acompañados de Actuacións de Desenvolvemento de Solo.
O Carballido, Glorieta AC-173		Variante de Circunvalación de Perillo.
Vial parte sur de Coruxo		Circunvalación de Coruxo de Abaixo. Nova conexión Oleiros-Bastigueiro.
Circunvalación de Mera		ACV-1634 con AC-163. Viario de Conexión que sirva para desenvolver o SUNP-A7R, evitando o paso pola estrada da costa.
Desdoblamento da N-VI		

[T95] Táboa 4.5.18. Proposta d e novos viais estruturantes. PXOU 1995.
Fonte: Memoria Xustificativa. PXOU 1995.

Se sinalan tres tipos de vías, interrexionais, comarcais e municipais, que xunto cunha cuarta categoría que completa as relacións entre os núcleos e unha quinta que engloba o resto de camiños públicos, conforman o entramado viario no que se apoia o crecemento urbano.

Xerarquía Viaria Proposta polo PXOU de Oleiros de 1995

Sistema Xeral

TIPO I	Rede Interrexional
A-9	Autoestrada A Coruña-Santiago.
N-VI	Confluencia de cinco estradas comarcais do MOPU.

TIPO II	Rede Comarcal
AC-221	Do Seixal a San Marcos (Abegondo).
ACP-2114	Do Temple a Cambre.
AC-174	Da Pasaxe a Oleiros.
AC-1802	Oleiros a Tarabelo (TM Sada). Actual DP-5813.
AC-173	Da Pasaxe a Santa Cruz,
ACP-1743	De Santa Cruz a Oleiros. Actual DP-5811.
AC-184	De Arillo a Meirás (Sada) . Actual AC-183.
AC-163	De Mera a Lorbé e Fontán (TM de Sada).
AC-182	De Oleiros ao Espírito Santo.

ACV-1684 De Mera a Quintán (TM Sada). Actual DP 5815.

Novas Propostas

Eixo Transversal: O Graxal-Iñás.

Eixo Norte: Xubín-Pousada- A Besta.

Variante de Sada: Circunvalación de Oleiros polo sur.

TIPO III	Municipal
ACP-1742	De Santa Cruz ao Seixal.
ACP-2141	De Oleiros a Pravío. Actual DP-1707.
AC-190	De Coruxo ao Carballo.
AC-180	Do Carballo a Oleiros.
ACP-1811	De Xubín a Pousada.
AC-181	De Oleiros a Arillo por Pousada e Xaz.
058-025	De Santa Cruz a Breixo por Agueira.
ACP-1722	De Santa Cruz a Meirás (TM Sada). Actual DP-5812.
AC-163	Tramo Mera as Patiñas.
Várias Locais	De Serantes a Lorbé por Subiña, Buinte e Dexo.
058-129	De Mesón da Auga a Senra por Coroto.
058-059	Camiño das Cancelas de Perillo a Montrove, enlace ACP-1741 con AC-174.
017-005	Camiño Raposeiras-Vilanova-A Gándara (TM Cambre).
Novas Propostas	
	Circunvalación este de Perillo. ACP 1741 - O Carballido - AC-173.
	Novo acceso ao porto de Lorbé.

Sistema Local

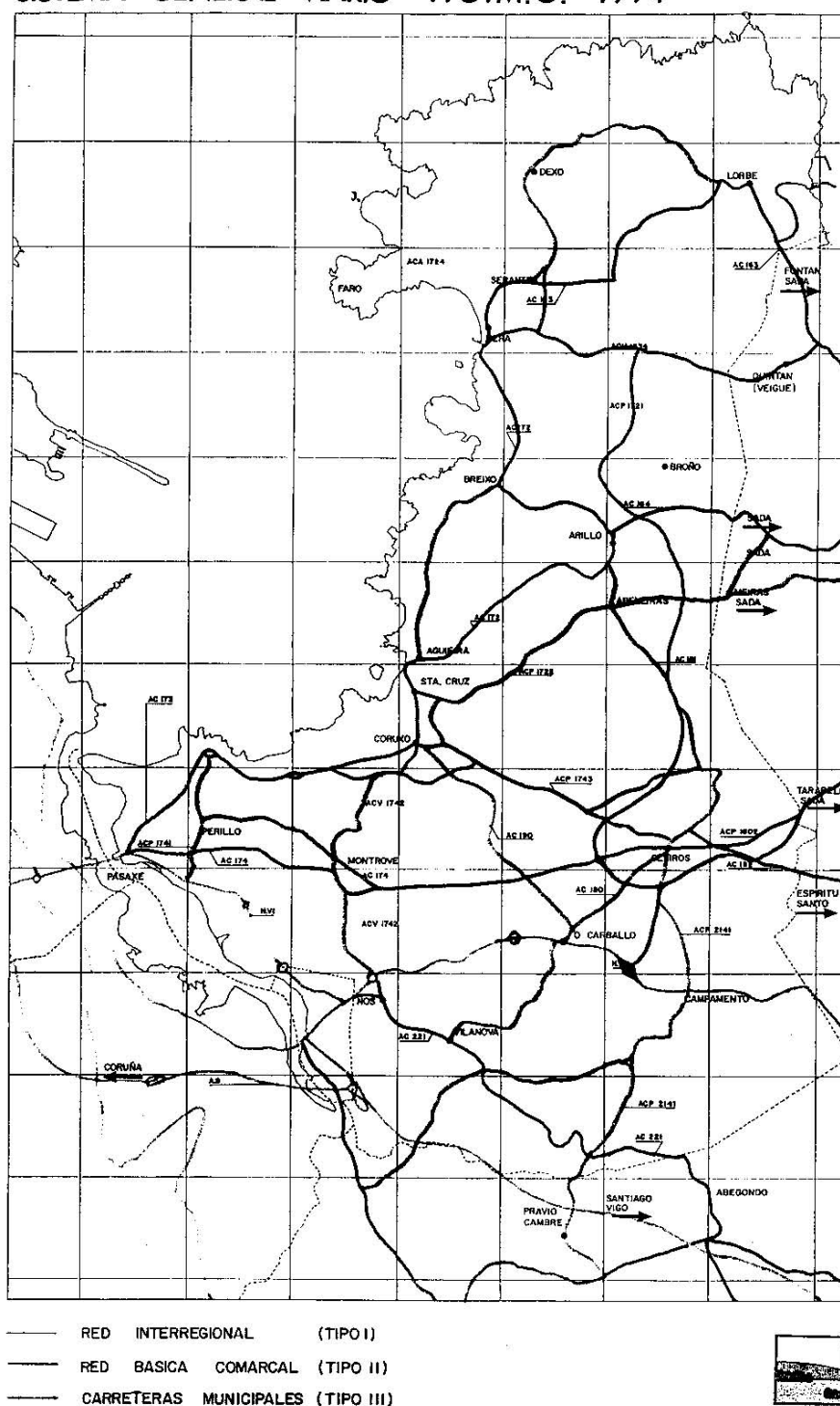
Tipo IV	Completan as relacións entre os núcleos de poboación e acceso ás zonas de cultivo ³⁷³
ACP-1813	De Pousada a Edreira
ACP-1635	De Lorbé á praia de Portela. Actual DP-5802
ACP-1721	De Mera a Maianca. Segue a Broño e o TM de Sada. Actual DP-5801
ACP-1743	Treito A Pezoca-Oleiros
058-001	Camiño de Xoez ao faro de Mera.
058-107	Camiño de Vilar a Morzán.
058-026 e 034	Camiño de Breixo A Abeleiras por Talabra e O Couto.
058-003	Camiño do Cubo a Dexo e Buinte.
058-012	Camiño de Agra a Fornos.
058-059	Camiño de Bastiagueiro a AC-174 por Lagarteiras.
058-121	Camiño de Morzán a Iñás.
058-015	Camiño de Seara a AC-2210 pola Gándara.
058-098	Estrada de Batán a Vilar.

[T96] Táboa 4.5.19. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. PXOU 1995.
Fonte: Memoria Xustificativa. PXOU 1995.

O resto de camiños e sendas formarán o viario miúdo encadrado nas vías tipo V, que completan a clasificación da estrutura viaria do termo municipal.

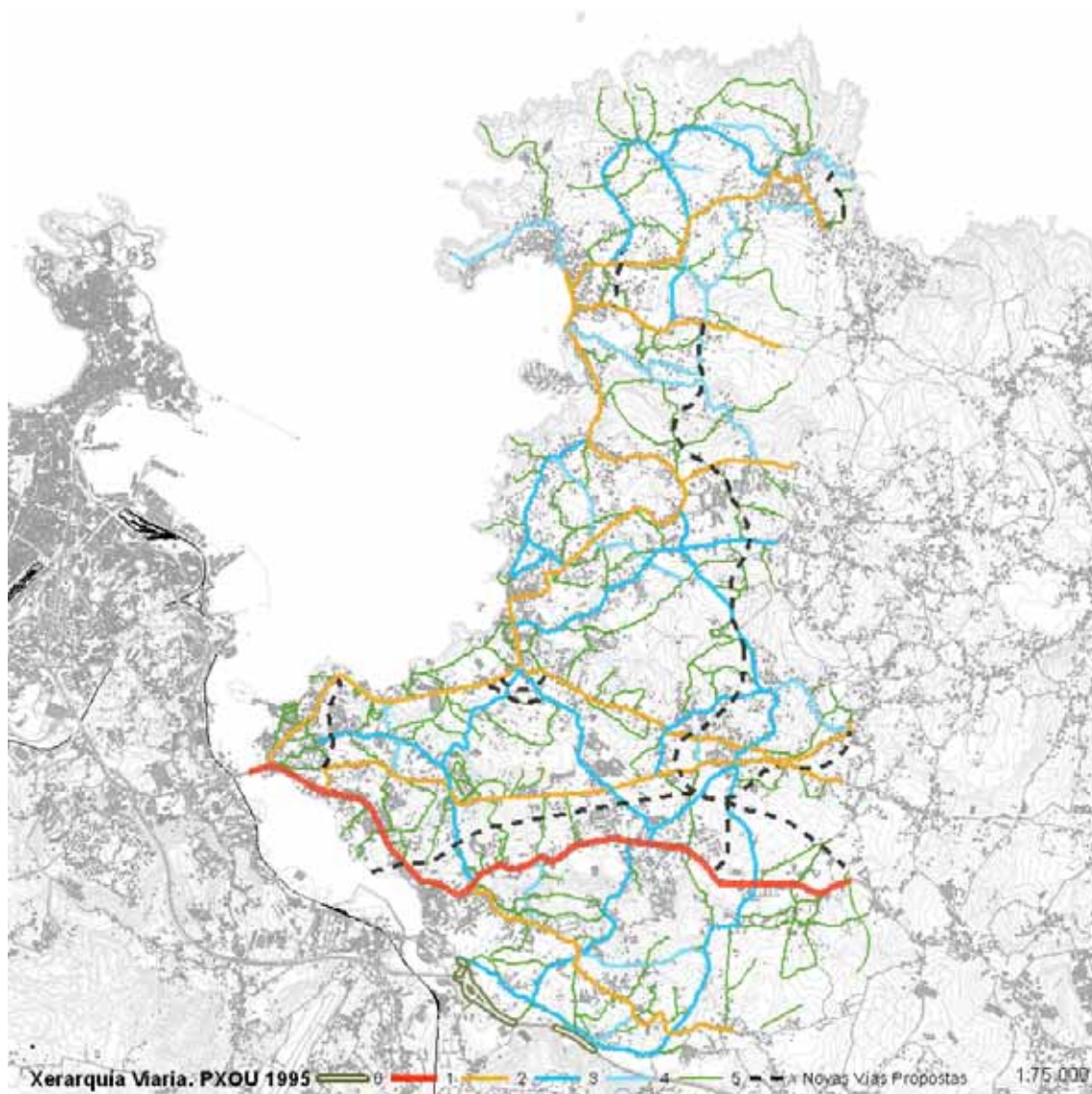
³⁷³ PXOU 1995: Normativa Urbanística. Tomo II. Título III Normas y Ordenanzas Reguladoras. Cap. 3: Ordenación de Sistemas. Art. 113. Condiciones del sistema local viario. Páx. 207-208.

SISTEMA GENERAL VIARIO P.G.M.O. 1994



[349] Imaxe 4.5.64. Xerarquía Viaria. PXOU 1995.
 Fonte: PXOU Oleiros 1995.

A nova estrutura proposta acentúa o papel do núcleo capital, sede do goberno local, sobre o resto do municipio, sen descoidar a vertebración dos restantes núcleos principais, aos que se lles reforza con estradas de circunvalación adheridas aos novos desenvolvementos urbanos. En efecto, a variante de Oleiros, complementada cos eixes viarios norte-sur e leste-oeste ían fortalecer o papel protagonista da capital.



[350] Imaxe 4.5.65. Xerarquía Viaria. PXOU 1995.
 Fonte: PXOU Oleiros 1984. Elaboración propia.

Asemade, o eixo transversal supuña unha importante manobra de desconxestión da N-VI unindo o Espírito Santo (Cambre) con Acea da Má (Culleredo) a través dunha nova ponte. Porén, o eixo lonxitudinal viña complementar a estrada da costa, moi saturada, para coser a estrutura de estradas secundarias e posibilitar a posta en marcha de novos desenvolvementos urbanísticos.

O eixo lonxitudinal foi absorbido polo Plan Sectorial Viario presentado en 2001 e máis tarde o Plan de Estradas de Galicia do 2006, polo vial 19 que a modo de espiña dorsal percorre a parte alta de península de Oleiros-Sada dende Lorbé ata conexión coa N-VI e a autoestrada AP-9. Namentres, o eixo transversal perdeu o seu carácter comarcal, pasando a ser un novo eixo de conexión alternativo coa N-VI dende Lamastelle e a estrada autonómica AC-190 na parte norte do SUNP-A15 Os Regos.

A **ordenación** do PXOU se axusta aos criterios do anterior plan, introducindo novas áreas de planeamento remitido tanto no solo urbano, por medio de Unidades de Execución e Plans Especial de Reforma Interior, coma no solo urbanizable programado e non programado.

Ordenanzas en solo urbano. PXOU 1995				
Código	Ordenanza			Características
1	Núcleos Rurais Tradicionais en vivenda familiar			Aldeas, casares e rueiros de aldea.
	2A	En Liña		Ámbitos miúdos dos núcleos.
2	Cidade Xardín	2B	Extensión de vivenda	Ámbitos semiconsolidados, viv. Illada. Redución da parcela mínima edificable que pasa a 440 m ² .
		2C	Baixa densidade	Vivenda Illada en parcela mínima 1.500 m ² .
	Transición a Mazá			Sen aliñacións e fondos.
3	3B	Transición a Mazá no Núcleo de Perillo		Exclusivo para o asentamento de Perillo.
4	Mazá con Patio			Con aliñación e fondo. Zonas Densas.
5	Edificación Aberta			Con aliñación e fondo. Zonas Densas. Edif máx sobre parcela de 0,8 m ² /m ² .
6	Fincas Singulares en solo urbano			Quintas e edificacións de interese con grandes espazos. Edif máx de 0,15 m ² /m ² sobre parcela neta.
7	De Conservación de Aproveitamentos			
8	Uso Industrial			Talleres e naves ordenados con esta cualificación. Edif máx sobre parcela de 0,7 m ² /m ² . (Cúbica en 3 m ³ /m ²).
9	DESAPARECE. Urbanizacións Subsistentes en Solo Urbano			Incorporación mediante ordenanza específica das actuacións urbanísticas anteriores inacabadas.

[T97] Táboa 4.5.20. Ordenanzas en Solo Urbano do PXOU 1995 de Oleiros
 Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de Oleiros de 1995. Normativa Urbanística. Tomo II (páx. 215-244)

As actuacións en solo urbano se localizan preferentemente nos núcleos principais, sendo novamente o núcleo formado polo aglomerado Perillo, Santa Cristina e a ponte da Pasaxe o que máis delimitacións acapara, seguido de Santa Cruz e Mera. Neste último caso, e á vista dos datos aportados, podemos confirmar que a efectiva unificación entre Xoez, Mera, Punxeiro, Cividáns e incluso Cabreira se producirá a través das unidades de execución propostas. Conformándose así, un terceiro núcleo de certa entidade densa no extremo noroccidental.

Nalgúns casos, as unidades serven para rehabilitar edificacións catalogadas aportando riqueza patrimonial e conformando fitos (Lynch, 1960) que actúan como nodos de referencia dentro do mesmo núcleo. Puntos de singular importancia na mente colectiva que poden ser aproveitados polo sistema de transporte público como elementos do mesmo, dada a súa caracterización como espazo recoñecible. As ideas aportadas por Lynch apenas traspasan a teoría, e o planeamento “... se realiza como abstracción – control cuantitativo – y la ciudad física se construye fragmentaria y aleatoriamente.” (Vegara, de las Rivas, 2004: 51), ao que deberíamos engadir os intereses particulares do mercado, verdadeiro constructor da cidade.

Unidades de Execución en Solo Urbano. PXOU 1995

Unidade	Nome	Emprazam.	superficie	Aproveit.	altura	Zona Libre	Outros
UE-01	El Argentino	Mera	1.700	1.700	4	675	Edificio catalogado
UE-02	Cividades	Mera	12.470	12.200	3	4.700	
UE-03	Estrada de Veigue	Mera	2.160	1.900	3	1.050	50 prazas aparcamento
UE-04	Lagoa de Mera	Mera	4.600	1.775	3	2.300	
UE-05	Santa Ana	Mera	6.400	2.240	2	920	
UE-06	Cabreira		13.000	5.450	2	3.500	
UE-07	Portonabal	Santa Cruz	8.240	3.296	2	600	
UE-08	Porto	Santa Cruz	3.400	3.200	3	1.600	
UE-09	Santa Cruz		9.720	5.830	3	2.100	
UE-10	Rúa Darwin	Santa Cristina	3.500	3.100	3	700	200 prazas aparcamento
UE-11	Camiño da Fonte	Santa Cristina	4.000	2.400	3	2.600	
UE-12	Xabroón	Perillo	11.350	6.810	3	350	Dot Dep 2600. 260 prazas aparcamento
UE-13	Ponte Pasaxe Norte		3.400	1.830	3	1.400	Edificio catalogado
UE-14	Ponte Pasaxe Sur		10.800	5.400	3	6.132	
UE-15	Estrada AC-174	Perillo	4.000	3.600	4	1.000	Evitar apantallamento
UE-16	Ría do Burgo	Perillo	6.900	6.600	4	3.280	
UE-17	Areal Norte	Perillo	14.200	12.780	4	1.800	
UE-18	Areal Sur	Perillo	9.800	8.820	4	6.400	75 viv/ha. Ocup. 25%
UE-19	O Paraíso	Perillo	24.000	8.400	2	12.800	
UE-20	O Seixal		5.800	3.000	3	2.200	
UE-21	O Vilar		6.000	3.000	2	0	Equip Social 1000
UE-22	Montrove		1.325	1.100	2	500	
UE-23	Praza da Rabadeira	Oleiros	7.200	5.400	3	680	Equip Deportivo 2200
UE-24	Real	Oleiros	10.000	6.500	3	2.000	
UE-25	As Torres	Santa Cruz	3.600	3.600	3	800	
UE-26	Praia Espiñeiro	Mera	1.617	390	2	924	
UE-26	Praia de Mera	Mera	5.500	1.450	2	456	
UE-28	Portonabal	Santa Cruz	4.000	1.400	2	0	Acceso Peonil á costa
UE-29	Agueira	Santa Cruz	22.524	9.010	3	0	13 viv/ha
UE30	Santa Cruz		6.600	3.300	2	0	Equip Deportivo 690
UE-31	Av. Das Américas	Santa Cristina	2.680	2.680	3	600	
UE-32	Oleiros		17.200	4.300	2	0	12 viv/ha. PERI para dotacións Públicas
UE-33	Graxal	Perillo	5.600	5.600	4	0	
UE-34	Areal Este	Perillo	5.800	5.800	3	0	
UE-35	Vila Echeverri	Perillo	3.800	3.800	4	760	
UE-36	Bastiagueiro		9.505	3.232	2	0	8 vivendas máximo. Ocup. 25%
UE-37	Fundación J. de Vega		-	-	-	-	Equip Educativo 4689
UE-38	Viñas de Babilonia	Santa Cruz	12.000	12.000	3	3.260	PERI para ordenar
UE-39	Virxe do Carme	Lorbé	3.200	-	2	1.800	
Total			287.591	172.893		67.887	

[T98] Táboa 4.5.21. Unidades de Execución en Solo Urbano. PXOU 1995 de Oleiros
 Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de Oleiros de 1995. Normativa Urbanística. Tomo II (páx. 245-284)

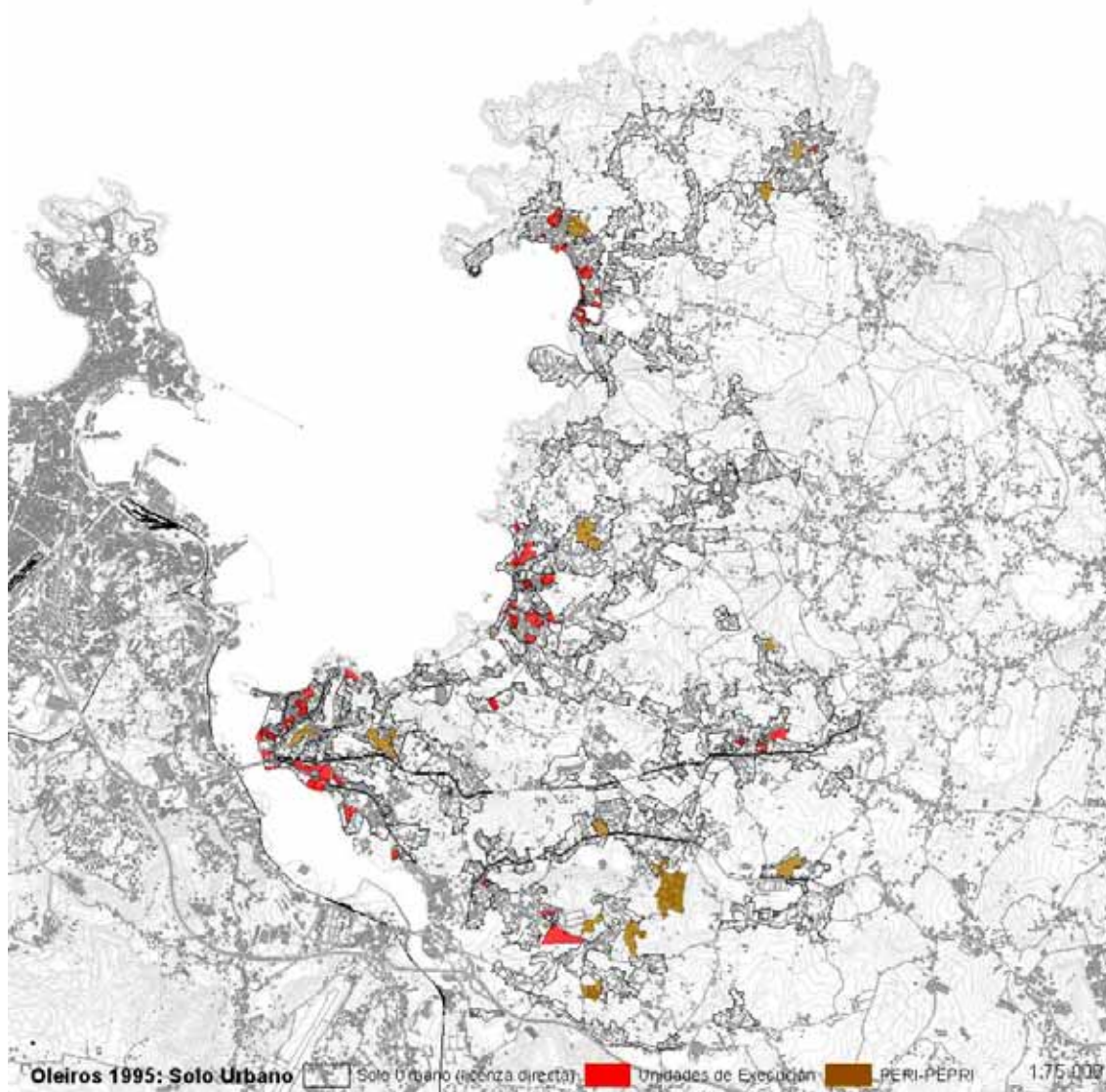
Plans Espaciais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOU 1995						
Unidade	Nome	Uso característico	Densidade (viv/ha)	altura	Zona libre	Outros
PERI-01	Mesón da Auga	Viv. Compatible outros usos	12	2	10%	
PERI-02	Lorbé	Viv. Compatible outros usos	12	2		ordenación axustada aos bancais
PERI-03	Mera	Viv. Compatible outros usos	22	2		Equip Socio-Dep: 1.000 m2.
PERI-04	O Couto	Viv. Compatible outros usos	12	2		
PERI-05	O Valiño	Viv. Familiar	12	2	3.500 m2	Equip público: 2.600 m2
PERI-06	As Viñas	Viv. Compatible outros usos	30	2	10%	Equip Socio-Dep: 1000 m2.
PERI-07	As Cancelas	Viv. Compatible outros usos	12	2		Equip público: 4.200 m2
PERI-08	Vilanova	Industrial	-	-		
PERI-09	O Coroto	Viv. Familiar	5	2		Equip público: 1.000 m2.
PERI-10	Aba-Lorbé	Viv. Familiar	12	2		
PERI-11	Vilanova-Nós	Viv. Familiar	12	2		
PERI-12	Pousada	Viv. Familiar	-	2		Ordenanza 2C
PEPRI-1	Pazo de Abella	Viv. Compatible outros usos	7	2	20%	Equip público: 1.000 m2.

[T99] Táboa 4.5.22. Plans Espaciais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOU 1995 de Oleiros
Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de Oleiros de 1995. Normativa Urbanística. Tomo I. Art. 75-87 (páx. 86-98)

Plans Espaciais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOU 1995				
Unidade	Nome	Superficie	Edificabilidade (m2/m2)	Aproveitamento (m2)
PERI-01	Mesón da Auga	21.767	0,30	6.530
PERI-02	Lorbé	18.276	0,30	5.483
PERI-03	Mera	37.187	0,40	14.875
PERI-04	O Couto	53.450	0,30	16.035
PERI-05	O Valiño	137.910	0,30	41.373
PERI-06	As Viñas	22.882	0,50	11.441
PERI-07	As Cancelas	47.804	0,30	14.341
PERI-08	Vilanova	33.837	0,50	16.919
PERI-09	O Coroto	46.364	0,15	6.955
PERI-10	Aba-Lorbé	18.362	0,30	5.509
PERI-11	Vilanova-Nós	26.993	0,30	8.098
PERI-12	Pousada	10.615		0
PEPRI-1	Pazo de Abella	36.807	0,15	5.521
Total		512.254		153.079

[T100] Táboa 4.5.23. Plans Espaciais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOU 1995 de Oleiros
Fonte: Elaboración Propia.

Como podemos observar, o estudo do planeamento subordinado en solo urbano resulta abundante, variado e diseminado nas contornas dos núcleos principais. No noso traballo estamos a delimitar, caracterizar e clasificar as transformación de solo en zonas potencialmente urbanizables, polo que remitimos a posteriores estudos que analicen en profundidade as transformacións en solo urbano.



[351] Imaxe 4.5.66. Solo Urbano. Unidades de Execución. PERI. PXOU 1995.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOU 1995.

En canto as normas que rexen no solo rústico, o plan abrangue o rico espectro da realidade oleirense. Coma novidade, aparece a “norma 14 de fincas singulares en solo non urbanizable” cuxo antecedente podémolo referenciar ao catálogo de protección do PXOU do ano 1984. Esta norma comprende as casas e pazos que estando fora dos núcleos urbanos merecen un grao de protección acorde co seu significado histórico-artístico.

Ordenanzas en solo non urbanizable. PXOU 1995		
Código	Ordenanza	Características
9	Réxime normal de solo non urbanizable	
10	Protección forestal e valor paisaxístico	Eliminación absoluta da posibilidade de edificar.
11	Protección Agrícola e cauces	Unicamente vivenda vencellada á explotación con estritos parámetros urbanísticos.
12	Protección de costas e praias	
13	Protección de castros e Xacementos Arqueolóxicos	
14	Fincas singulares en solo non urbanizable	Interese de conservación como pezas unitarias con gran valor arquitectónico, histórico o cultural.

[T101] Táboa 4.5.24. Ordenanzas en solo non Urbanizable. PXOU 1995 de Oleiros.
 Fonte: Normativa Urbanística. Tomo II. Art.135-140, PXOU 1995, páx. 304-319.

O solo urbanizable programado, implica catro sectores, un deles incorporado dunha delimitación do anterior plan que non se desenvolveu. A localización segue a premisa de compactación dos núcleos principais (Perillo, Santa Cruz e Oleiros), expandindo os límites cara o exterior.

Solos Urbanizables Programados. PXOU 1995					
Sector	Denominacións	Superficie (m ²)	Edificabilidade (m ² /m ²)	Densidade (viv/ha)	Programación
SUP-1R	Carballido (anterior SUP-2)	73.034	0,60	35	1º Cuatrienio
SUP-2R	Santa Cruz.. Meixonfrío	52.597	0,60	35	1º Cuatrienio
SUP-3R	Perillo	78.496	0,44	25	2º Cuatrienio
SUP-4R	Oleiros	88.701	0,44	25	2º Cuatrienio

[T102] Táboa 4.5.25. Solos Urbanizables Programados. PXOU 1995 de Oleiros.
 Fonte: Normativa Urbanística. Tomo I, PXOU 1995, páx. 68. Elaboración Propia.



[352] Imaxe 4.5.67. Solo Urbanizable Programado. PXOU 1995.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOU 1995.

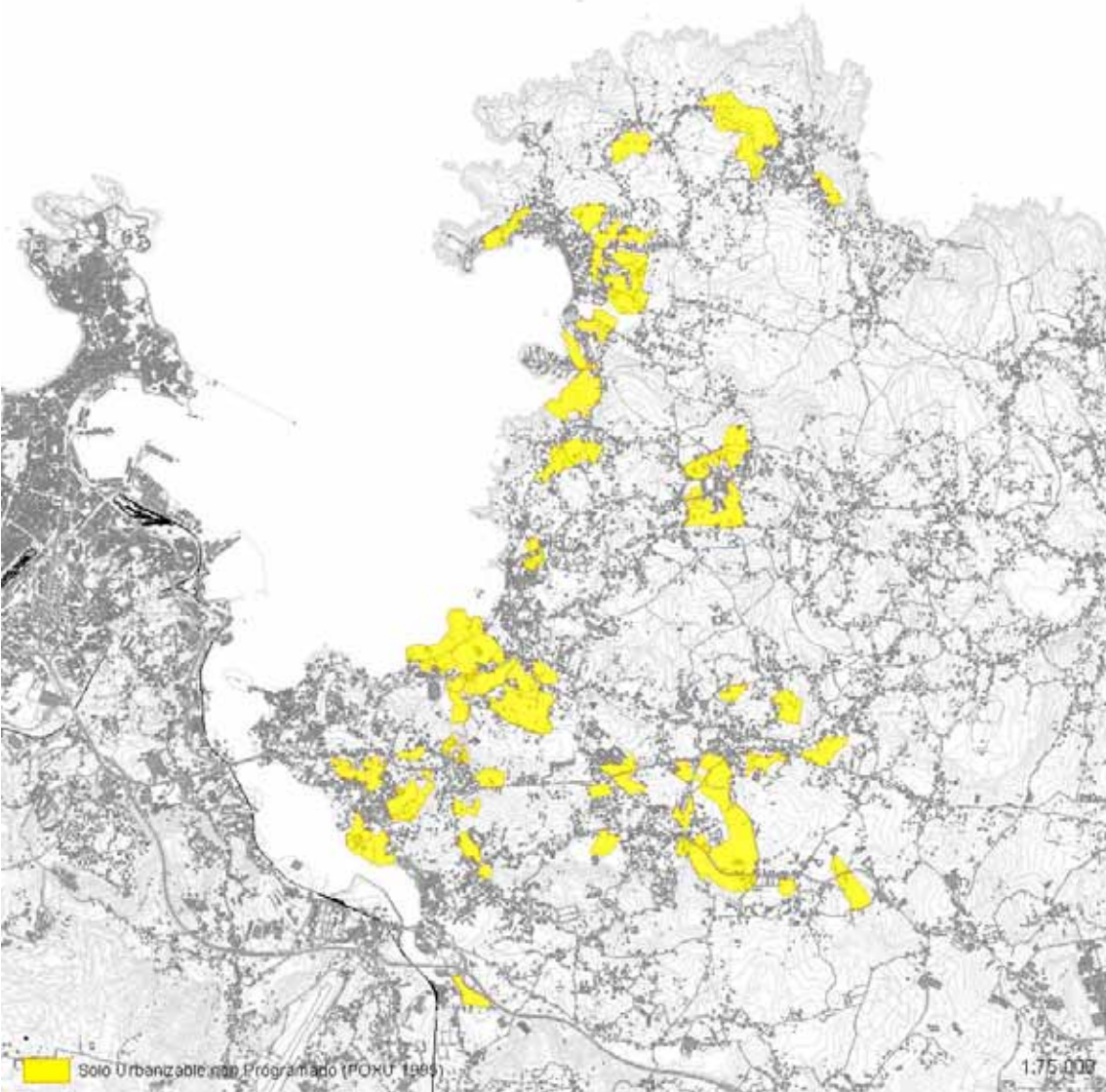
Por último compre falármonos do solo urbanizable non programado que ocupa unha superficie próxima ás 395 Ha, que sumadas as 142 Ha incorporadas do planeamento anterior suman un total de 536 Ha de solo en réxime de urbanizable non programado. A súa magnitude exemplifica o proceso de transformación urbana que está a experimentar o termo municipal.

Solo Urbanizable Non Programado					
Áreas	Tipo	Nome	Superficie (m2)	edif (m2/m2)	Aproveitamento (m2const)
SUNP-01R	A	Agra de Subiña	88.500	0,25	22.125
SUNP-02R	A	Carballos-Dexo	214.000	0,25	53.500
SUNP-03R	A	Xoez	41.000	0,25	10.250
SUNP-04R	A	Xabroón-Mera	68.800	0,25	17.200
SUNP-05R	B	Punxeiro	87.600	0,40	35.040
SUNP-06R	C	Cividades	31200	0,50	15.600
SUNP-07R	A	A Gándara	205800	0,25	51.450
SUNP-08R	A	Santa Ana	35700	0,25	8.925
SUNP-09R	A	Breixo	153500	0,25	38.375
SUNP-10R	A	Arillo I	163400	0,25	40.850
SUNP-11R	B	Arillo II	44000	0,40	17.600
SUNP-12R	B	Agueira	43000	0,40	17.200
SUNP-13R	A	Bastiaqueiro I	126000	0,25	31.500
SUNP-14R	B	Lóngora II	53600	0,40	21.440
SUNP-15R	D	Bastiaqueiro II	102000	0,5	51.000
SUNP-16R	A	Santa Cruz-Coruxo	117500	0,25	29.375
SUNP-17R	A	Catasol-Os Telleiros	209000	0,25	52.250
SUNP-18R	A	Perillo-O Ribeiro	108700	0,25	27.175
SUNP-19R	B	Montrove	26400	0,40	10.560
SUNP-20R	A	Monte Sino	63000	0,25	15.750
SUNP-21R	B	Río-Montrove	134000	0,40	53.600
SUNP-22R	D	Os Regos II	44000	0,5	22.000
SUNP-23R	B	Covada-Oleiros	134200	0,40	53.680
SUNP-24R	B	Condús-Oleiros	50000	0,40	20.000
SUNP-25R	B	A Cova-Oleiros	73600	0,40	29.440
SUNP-26R	A	Rabuñeiro-Oleiros	74300	0,25	18.575
SUNP-27R	B	Montrove-O Vieiro	37800	0,40	15.120
SUNP-28R	D	Graxal I	24000	0,5	12.000
SUNP-29R	B	Seical-O Vieiro	96000	0,40	38.400
SUNP-30R	B	Carballo I	39700	0,40	15.880
SUNP-31R	B	Mesón da Auga	60900	0,40	24.360
SUNP-32R	B	Campo da Vila	28000	0,40	11.200
SUNP-33R	I	Iñás I	406400	0,5	203.200
SUNP-34R	I	Iñás II	103800	0,5	51.900
SUNP-35R	B	A Barcala	51000	0,40	20.400
SUNP-36R	A	O Seixo	61100	0,25	15.275
SUNP-37R	B	Carballo II	19200	0,40	7.680
SUNP-38R	D	Graxal II	58400	0,5	29.200
SUNP-39R	A	Mera-Lagoa	29600	0,25	7.400
SUNP-40R	A	Rialta II	141200	0,25	35.300
SUNP-41R	A	O Río-Oleiros	28000	0,25	7.000
SUNP-42R	A	Montrove	50000	0,25	12.500
SUNP-43R	A	Lóngora I	27600	0,25	6.900
SUNP-44R	A	O Pirixel-Couto Lorbé	43600	0,25	10.900
SUNP-45R	A	Carballo III	56000	0,25	14.000
SUNP-46R	A	As Pedreiras	45200	0,25	11.300
SUNP-47R	A	Punta Bufadoiro-Mera	35200	0,25	8.800
SUNP-48R	A	O Pinar II-A Pedreira	11600	0,25	2.900
Total			3.947.100		1.326.075

[T103] Táboa 4.5.26. Solos Urbanizables Non Programados. PXOU 1995 de Oleiros.
Fonte: Normativa Urbanística. Tomo II, PXOU 1995, páx. 285. Elaboración Propia.

Na imaxe seguinte podemos apreciar en amarelo os solos urbanizables sen obxecto de programación (SUNP). A superficie ocupada é considerable, pasando a un segundo plano o obxectivo de compactación e reforzamento dos núcleos principais. Deste xeito podemos entender que o solo urbanizable non programado se extenda ao redor de núcleos secundarios

coma en Lorbé e no perímetro exterior de Rialta (Arillo), fora dos intereses inmediatos dos promotores inmobiliarios.



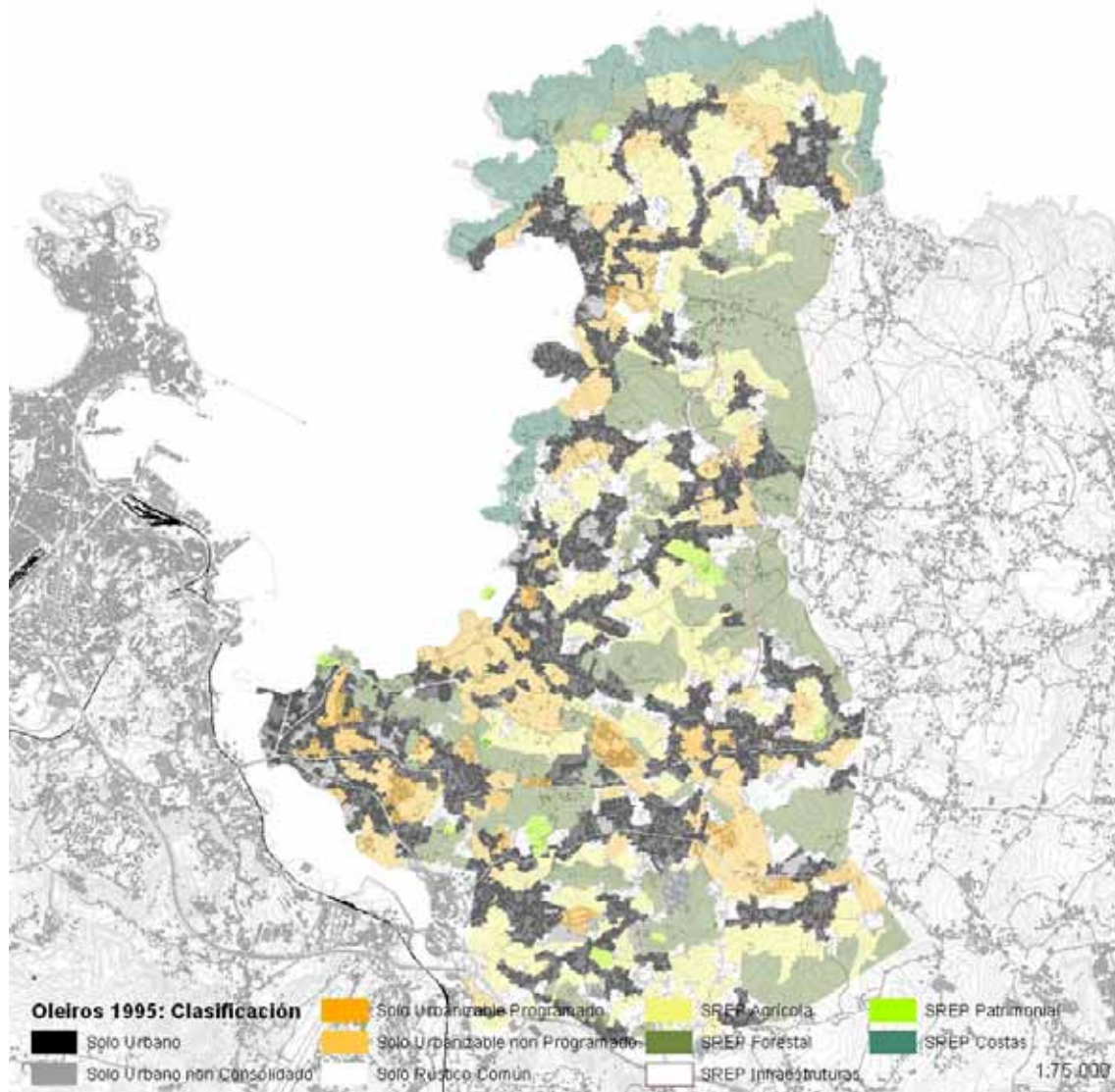
[353] Imaxe 4.5.68. Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOU 1995.

Clasificación do Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995						
Areas	Densidade (viv/ha)	Edificabilidade (m2/m2)	Unidade Elemental	Superficie Mínima	Tipoloxía	Características
Area tipo A	12	0,25	40 viv	3,5 Ha (2,5 VP)	Residencial	Viv. Exenta o Pareada
Area tipo B	22	0,4	55 viv	2,5 Ha	Residencial	Viv. Unifamiliar e Colectiva (<40%). Bloque 3 alturas
Area tipo C	30	0,5	90 viv	en plano	Residencial	Viv. Unifamiliar e Colectiva (>60%). Bloque 3 alturas
Area tipo D		0,5		3 Ha.	Terciario	
Area tipo I		0,5		3 Ha.	Industrial	

[T104] Táboa 4.5.27. Clasificación do Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995.
Fonte: Normativa Urbanística. PXOU 1995.

As expansións industriais e terciarias ocupan a metade sur do termo, localizándose especialmente na contorna da N-VI, mentres que a urbanización do borde costeiro continúa a súa longa tramitación; tanto na punta de Canide coma no SUNP-E As Galeras, ámbalas dúas apoiadas na estrada da costa.

Asistimos en fin, a unha prolongación dos límites urbanos que de facto contribúen a unificar os núcleos principais entre si e estes cos secundarios; Perillo-O Seixal, O Seixal-Nós-Vilar, Oleiros-O Carballo, e en menor medida Perillo-Santa Cruz, sen solución de continuidade. A aparición de grandes bolsas de equipamento xunto coas reservas de sistemas xerais de espazos libres actúan como elementos estruturais de organización xeral que ordenan o crecemento interno de cada núcleo.



[354] Imaxe 4.5.69. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. PXOU 1995.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOU 1995.

Na década de vixencia do PXOU de 1984 se completaron a maior parte das urbanizacións postas en marcha con anterioridade á aprobación do planeamento. Este feito, unido á redelimitación das ordenanzas sobre cartografía actualizada propicio un aumento da superficie de solo urbano estimada nun 25%, pasando de 797 a 1.163 Ha.

Segundo a capacidade do Plan para o solo urbano, se estimaba a posta no mercado de 3.412 novas vivendas contando a capacidade teórica dos núcleos tradicionais parroquiais que por si so suman 896 vivendas. En canto a licenza directa en solares baleiros o número ascendía a 1.400 vivendas. Finalmente entre as unidades de execución e plans especiais de reforma interior se engadirían 775 e 341 vivendas respectivamente (Memoria Xustificativa. 4.3 Desarrollo Urbano. PXOU, 1995, 126-134).

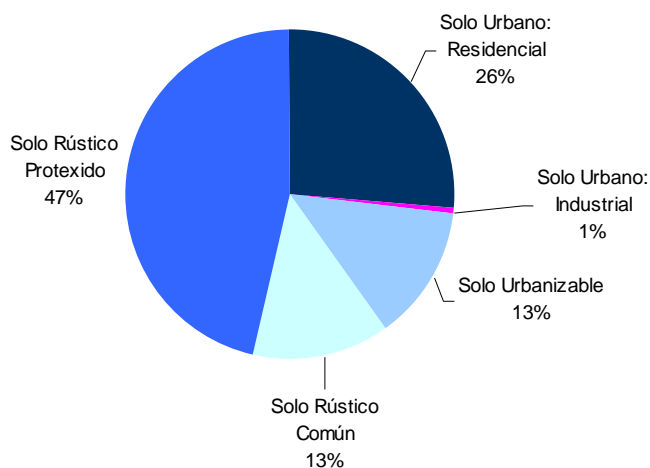
PXOU 1995	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	1.163
Solo Urbano: Residencial	1.141
Solo Urbano: Industrial	22
Solo Urbano: Núcleo Rural	0
Solo Urbanizable	565
Solo Rústico Común	582
Solo Rústico Protexido	2.002
Total	4.312

[T105] Táboa 4.5.28. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1986.

Polo que respecta ao solo urbanizable, non se aprecian novas recualificacións, senón o reaxuste das unidades que non se desenvolveron. Por tanto si podemos confirmar unha baixada porcentual do solo urbanizable en comparación coas outras clases de solo. As actuacións en curso porían no mercado unhas 1.021 vivendas. Polo que respecta aos solos urbanizables programados se achegaban 849 vivendas³⁷⁴, mentres que no urbanizable non programado a cifra chega ata as 4.705 vivendas³⁷⁵ dentro de 351 Ha³⁷⁶. Delas, 270 se destinan a uso residencial, 51 a industrial, e por último, 30 para usos terciarios en exclusividade ou compatibles con residencial. O reparto por densidades é o seguinte:

- Cidade Xardín; 176 Ha. e 2.122 vivendas.
- Baixa Densidade; 90,8 Ha e 2.024 vivendas.
- Media Densidade; 3,2 Ha e 95 vivendas.
- Usos Mixtos; 25,9 Ha e 46 vivendas.

Plan Xeral de Ordenación Municipal, 1995



[G137] Gráfico 4.5.15. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros. PXOU 1995
 Fonte: Elaboración propia a partir do PXOU de 1995.

³⁷⁴ Esta cifra podería aumentar a 910 vivendas se fosen construídas dentro dalgún réxime de protección.

³⁷⁵ Tamén neste caso se podería chegar a 5.855 vivendas se foran construídas dentro dun réxime de protección.

³⁷⁶ Este valor é menor que o calculado para a tese que é de 394,7 Ha segundo os datos do Sistema de Información Xeográfica construído *ad hoc*.

A suma total de vivendas estimada se sitúa entre as 9.091 e as 10.302 se chegara a desenvolver todo o solo dispoñible.

Porén, o máis salientable acontece na protección do solo rústico, no que practicamente se duplica a superficie cun rango de conservación maior en calquera dos tipos recollidos. Isto fai que case a metade da superficie do termo municipal, un 47% teña este grao de protección. Recordemos que unha porcentaxe moi similar (48%) está comprometida pola edificación (Memoria Ordenación, PXOU, 1995).

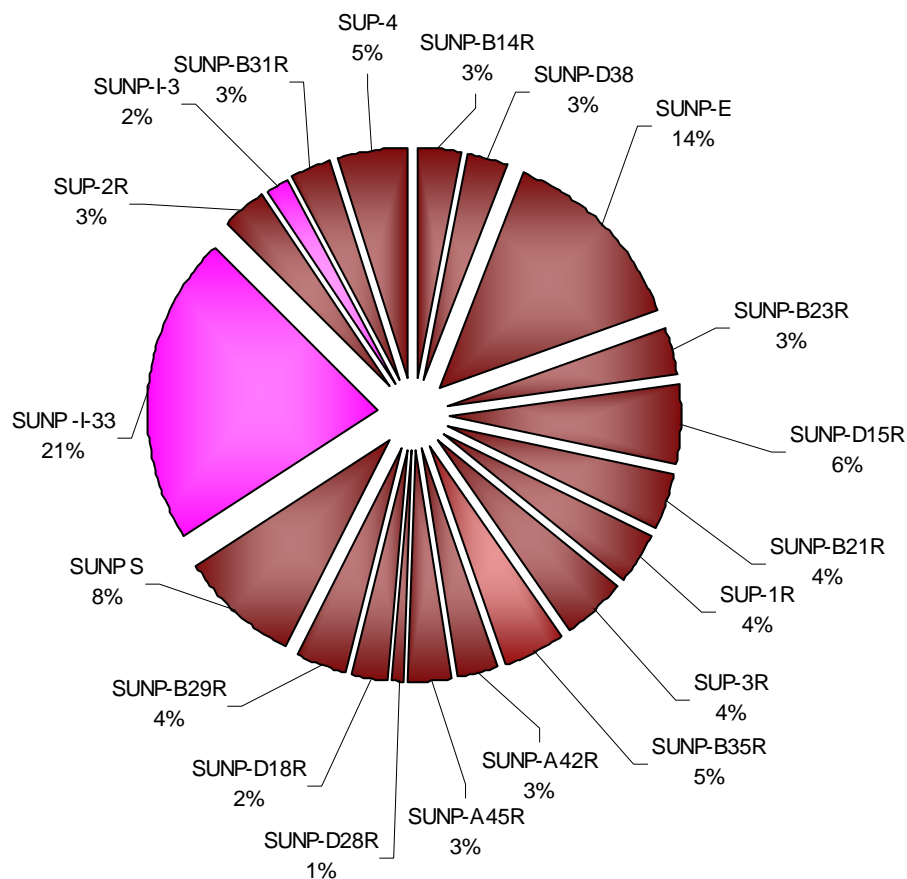
O solo urbanizable con plan parcial tramitado correspondente ao período de vixencia do PXOU 1995 amosámolo no seguinte cadro:

PXOU 1995						
Figura	Nome	AD	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PP	SUNP-B14R Lóngora, Liáns.	09-sep-97	SUNP-B14R	53.612	2,94	1,84
PP	SUNP-D38R Granxal II.	28-may-98	SUNP-D38	53.772	2,95	1,84
PP-MP	SUNP-E As Galeras. Coruxo de Arriba.	31-jul-98	SUNP-E	249.592	13,69	8,56
PP	SUNP-B23R Fontedouro, Oleiros.	31-jul-98	SUNP-B23R	59.100	3,24	2,03
PP	SUNP-D15R Romardeiro.	01-oct-98	SUNP-D15R	102.860	5,64	3,53
PP	SUNP-B21R Icaria II. Pazo do Rio.	01-oct-98	SUNP-B21R	66.384	3,64	2,28
PP	SUP-1R Carballido, Perillo.	29-mar-00	SUP-1R	68.350	3,75	2,34
PP	SUP-3R Perillo.	29-jun-00	SUP-3R	79.977	4,39	2,74
PP	SUNP-B25R As Torres, Oleiros.	31-jul-00	SUNP-B35R	82.765	4,54	2,84
PP	SUNP-A42R As Toxeiras, Montrove.	29-nov-00	SUNP-A42R	49.910	2,74	1,71
PP	SUNP-A45R O Carballo III.	15-nov-01	SUNP-A45R	53.050	2,91	1,82
PP	SUNP-D28R O Granxal I.	27-jun-02	SUNP-D28R	18.698	1,03	0,64
PP	SUNP-D18R Icaria III. O Ribeiro.	26-sep-02	SUNP-D18R	44.880	2,46	1,54
PP	SUNP-B29R O Vieiro. O Seixal.	03-mar-03	SUNP-B29R	65.111	3,57	2,23
PP	SUNP S Sta. María de Canide.	20-may-03	SUNP S	154.184	8,46	5,29
PP	SUNP-I33R Iñás.	30-jun-03	SUNP -I-33	391.954	21,50	13,44
PP	SUP-2R Meixonfrio.	03-oct-03	SUP-2R	57.865	3,17	1,98
PS	SUNP-I3, Iñás.	28-abr-05	SUNP-I-3	29.240	1,60	1,00
PP	SUNP-B31R Mesón da Auga.	06-may-05	SUNP-B31R	53.014	2,91	1,82
PP	SUP-4R Oleiros.	24-nov-05	SUP-4	88.748	4,87	3,04
subtotal PXOU 1995				1.823.066	100,00	62,52

[T106] Táboa 4.5.29. Clase de solo: Superficie ocupada. PXOU 1995.
Fonte: Elaboración Propia a partir das PXOU 1995.

Entre os desenvolvementos urbanísticos podemos constatar a finalización da tramitación do plan parcial nos catro urbanizables programados, máis tamén unha significativa proporción do solo urbanizable non programado, netamente os que abranguen as parroquias máis puxantes; Perillo, Liáns e Oleiros. Así, o solo desenvolvido ocupa unha superficie de 182,3 Ha. das máis de 500 proxectadas.

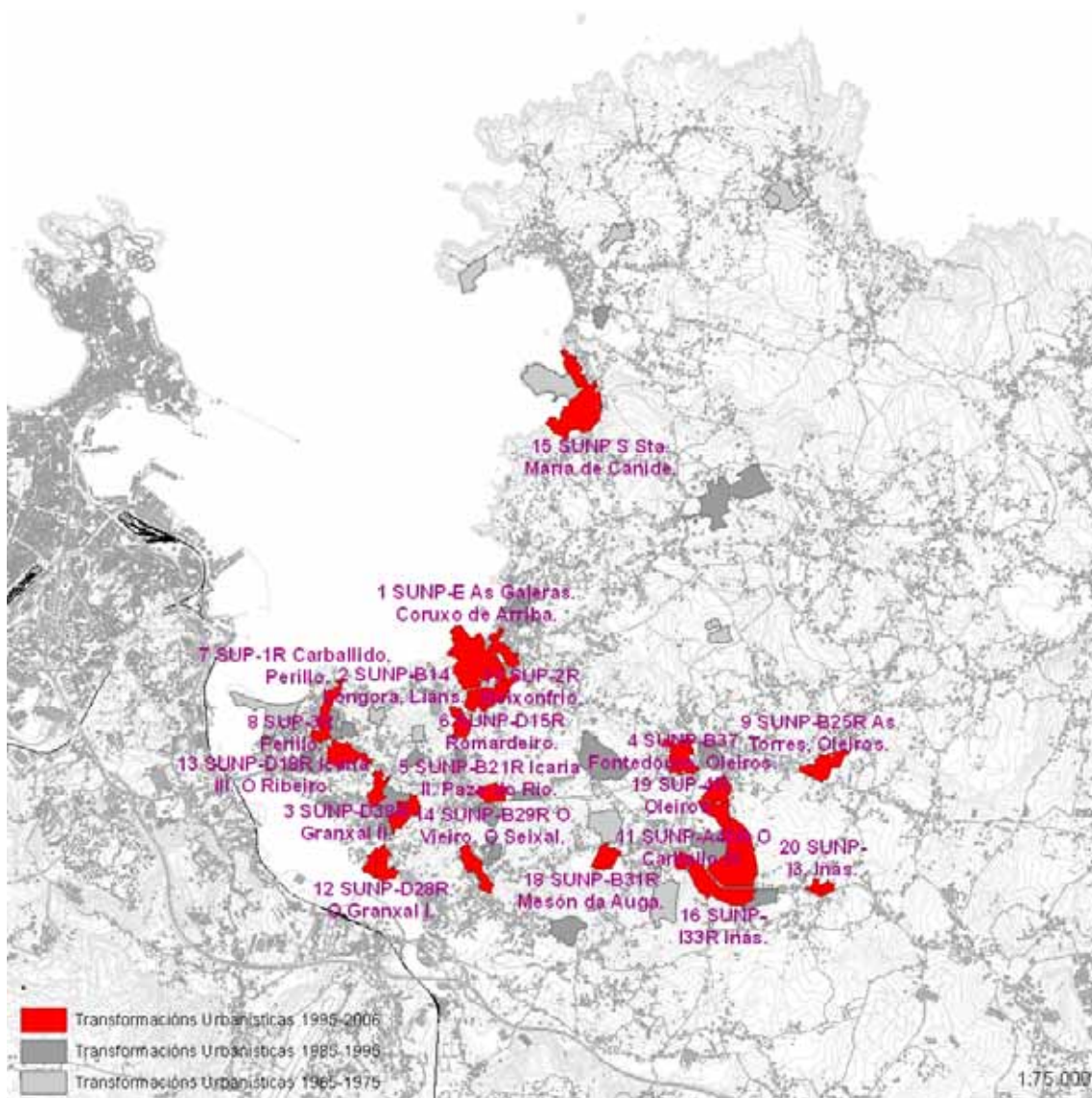
Porcentaxe de Solo Desenvolvido PXOU 1995



[G138] Gráfico 4.5.16. Porcentaxe de cada actuación desenvolvida dentro do PXOU de 1995.
 Fonte: Elaboración propia a partir do PXOU de 1995.

A variedade tipolóxica enriquecida con implicación de vivenda colectiva, terciario e comercial aparece, non só coma un éxito nos obxectivos do plan, senón tamén coma unha necesidade que potencie as relacións internas do termo municipal, ao enriquecerse o tecido produtivo, e dotar de áreas de certa densidade as actuacións urbanísticas.

Como podemos observar, se desenvolven áreas industriais que, polas singulares características funcionais no que se encadra Oleiros dentro da comarca, se desenvolven como zonas comerciais con capacidade para grandes superficies. En efecto, as delimitacións dos SUNP comprometen superficies de tamaño medio, das que sobresaen o SUNP-I-33 cun tamaño que representa o 21% do solo desenvolto no período de vixencia do PXOU 1995, e o SUNP-E As Galeras, co 14% de superficie, tramitado segundo os criterios do anterior PXOU. Tamén a tipoloxía D logra expandirse, netamente ao redor da N-VI, cunha vocación que ven dende os primeiros setenta.



[355] Imaxe 4.5.30.a. Plano de Solos Urbanizados. PXOU de 1995.
Fonte: Elaboración propia. .PXOU 1995

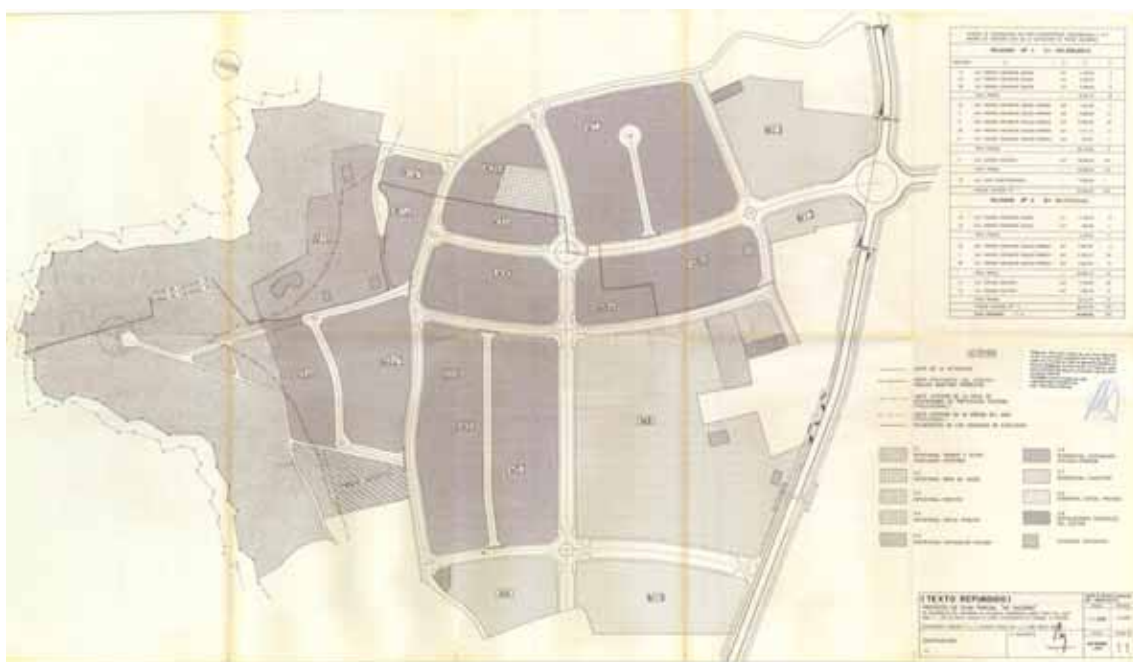
O desenvolvemento do plan xeral de ordenación urbana de 1995 traerá consigo unha ampliación do ámbito de atracción da estrada N-VI, principal vía de comunicación, provocando unha diminución das zonas rústicas entre as parroquias próximas á cidade da Coruña: Perillo (totalmente colmatada) Liáns, Nós e Oleiros. Isto provocará unha:

- Evolución dos núcleos principais cara unha susesión de áreas que mixturan a baixa e media densidade entre pequenas zonas de protección especial.
- Especialización cara unha poboación residente de poder adquisitivo elevado.
- Externalización (Xunta de Galicia) na construción de viario estruturante para abrir no futuro (véxase *PXOM 2009*) novas áreas urbanizables.
- Absoluta dependencia do vehículo privado para os desprazamentos intermunicipais e cara o exterior sen ofertar unha solución para o transporte público, e por patnto;
- Complicación nos métodos de inserción dun transporte público eficaz, rendible e sostible.

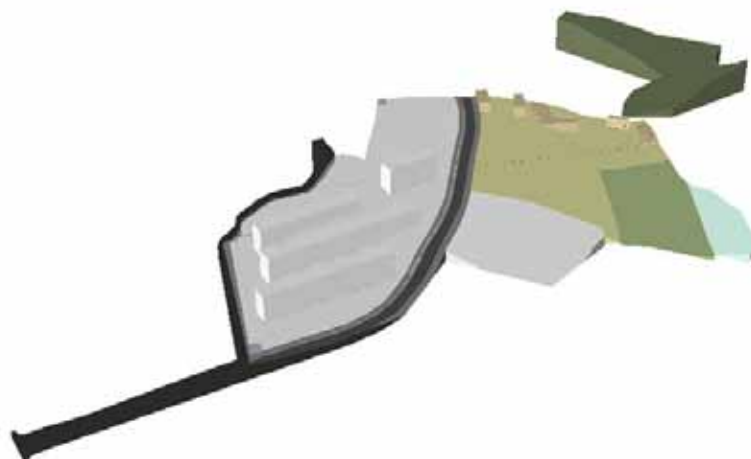


[356] Imaxe 4.5.70. PP-E As Galeras. 07.07.1995.
Fonte: WIUG. PP-E As Galeras. Elaboración propia.

O SUNP-E delimita unhas das áreas de maior tamaño de solo a urbanizar. O criterio da ordenación responde a un gradiente de densidade de maior a menor segundo máis próxima se atopa a costa, acumulando nesta franxa as cesións de espazos libres obrigatoria. Compre destacar a peculiar ordenación en malla, apoiada na AC-173, unha vía con dous carrís de circulación para ámbolos dous sentidos. Ao remate da operación, aparte dos equipamentos, terase expandido o núcleo de Santa Cruz cara Romardeiro e O Couto polo sur. O número de vivendas previsto é de 377, das que 226 son vivenda colectiva. O índice de edificabilidade non supera $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$.



[357] Imaxe 4.5.71. PP-E As Galeras. 07.07.1995.
Fonte: WIUG. PP-E As Galeras. Elaboración propia.



[358] Imaxe 4.5.72. PP-B14R Lóngora. 09.09.1997.
 Fonte: WIUG. PP-B14 Lóngora. Elaboración propia.

O SUNP-B14R, en contacto co parque de Liáns, e froito dun convenio para rehabilitar o pazo posibilitando a construción de vivenda colectiva no lado oriental da AC-173. A ordenación se completa coa apertura dun viario que conecta a zona de Bastiagueiro ata a estrada de Coruxo a Montrove. A previsión é de 118 vivendas cunha densidade de 22 viv/ha.



[359] Imaxe 4.5.73. PP-B14R Lóngora. 09.09.1997.
 Fonte: WIUG. PP-B14 Lóngora.



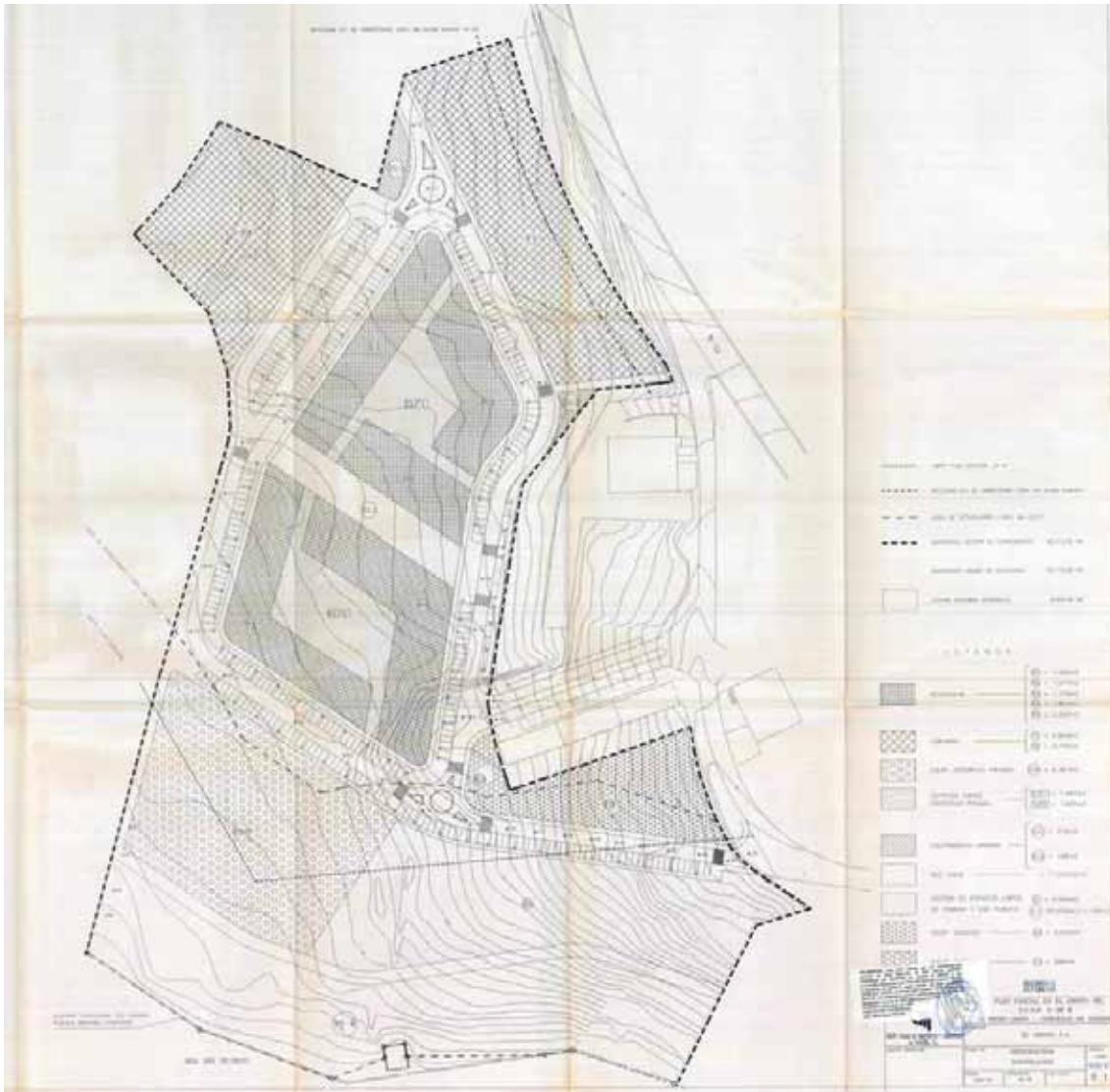
[360] Imaxe 4.5.74. PP-D38R Granxal II. 28.05.1998.
 Fonte: WIUG. PP-D38R Granxal II. Elaboración propia.

O SUNP-D38R está situado nas proximidades da N-VI. Os usos asignados de terciario, complementábase con vivenda colectiva en número de 161 proxectadas. Ao ser unha zona en contacto coa ría do Burgo, se concentran os espazos libres de cesión obrigatoria nese ámbito afectado pola Ley de Costas.

Dentro da ordenación a zona residencial, cun 15% de superficie, formará dúas mazás en bloque aberto deixando os espazos máis pretos da N-VI para o terciario e comercial que ocupa un 17% do recinto. O sistema viario, en contacto indirecto coa citada vía, forma un anel de distribución que enlaza por dous extremos coas urbanizacións a carón do SUNP.

A edificabilidade neste tipo de desenvolvementos é de $0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$, cunha densidade de 30 viv/ha. Valores que nos están a indicar un desexo por crear zonas máis compactas, como decisión premeditada xa que se sitúa no borde da N-VI, historicamente soporte predilecto das actuacións urbanísticas. Este feito debería ser aproveitado para un deseño axeitado das políticas de mobilidade mediante transporte público, creando áreas de centralidade, máis co apoio dos núcleos existentes (Kagermeier, 2007) dotandoos de elementos de referencia (Lynch, 1960) que potencien su capacidade de atracción.

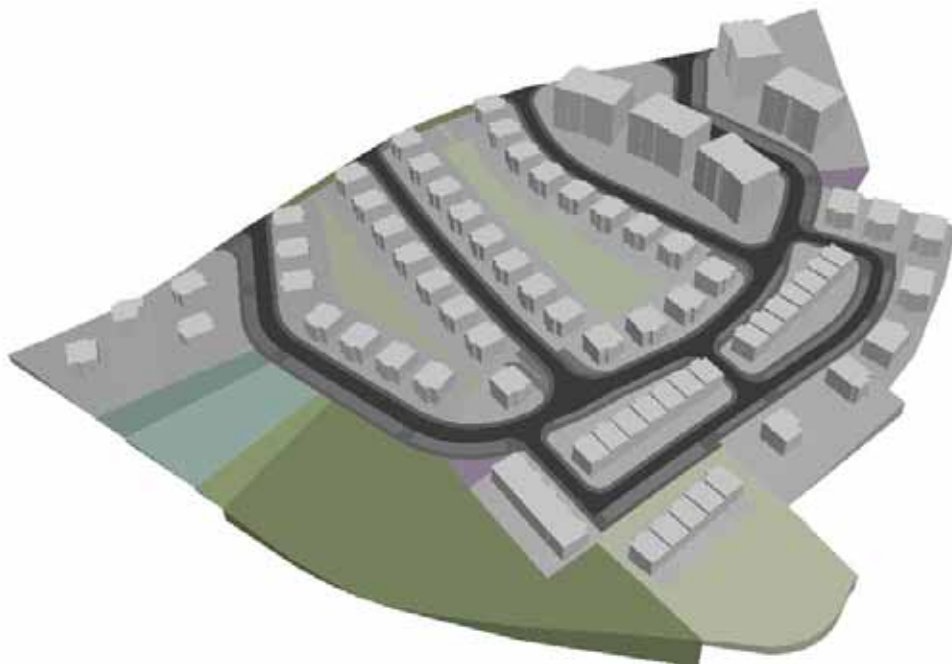
As propostas viarias do planeamento xeral situaban cerca deste polígono un vial que conectaría o Espírito Santo con Acea da Ma coa construción dunha nova ponte sobre o río Mero. Neste punto actuaría como novo acceso ao termo municipal de Oleiros desconxestionando en parte a ponte da Pasaxe.



[361] Imaxe 4.5.75. PP-D38R Granxa II. 28.05.1998.
Fonte: WIUG. PP-D38R Granxa II.

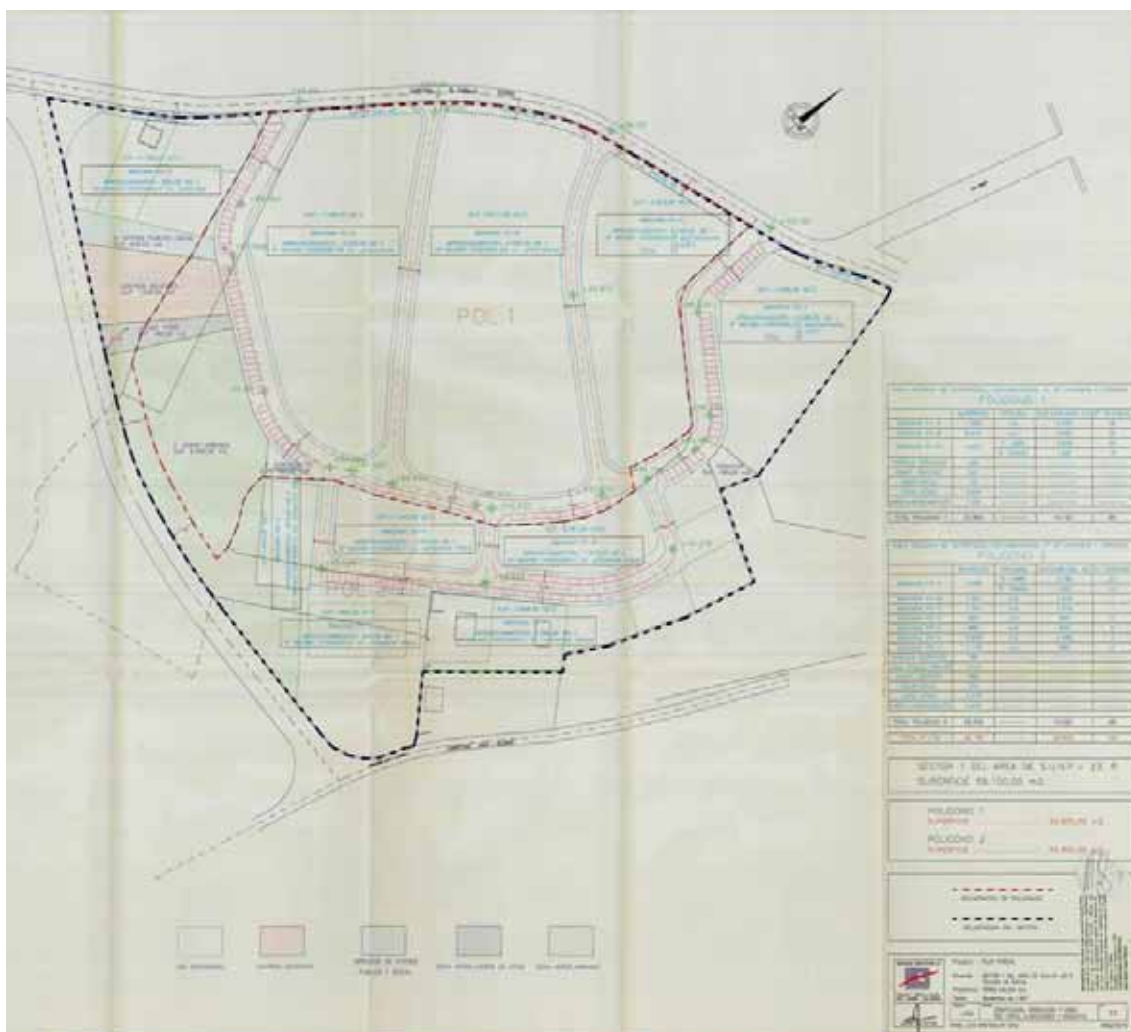
O remate deste solo supón a continuidade edificatoria entre as parroquias de Perillo, o sur da parroquia de Liáns, Nós e a veciña parroquia do Temple (pertencente ao concello de Cambre) no borde norte da Ría do Burgo. Recordemos que polo sur, a resposta unitaria (só implica ao concello de Culleredo na meirande parte), se resolve con edificación en bloque dende mediados dos anos noventa con intensidades elevadas (seguindo a liña xa marcada polo plan xeral de 1970) enfrontada a un paseo marítimo con extensas zonas verdes e espazo libre asociado.

A unión mediante a contrución dunha ponte que enlace as dúas ribeiras implicará un desdoblamento da Ponte da Pasaxe, pero en ningún caso suporá unha diminución do nivel de servizo da actual ponte que dá acceso á toda a costa oleirense e aos principais núcleos (Sta. Cristina, Sta. Cruz e Mera). As recentes solucións neste ámbito inciden en dar resposta ao vehículo privado en exclusividade, onde as persoas se converten en peóns que deben ser convenientemente dirixidos, en ocasións por espazos hostís e incluso innecesariamente perigosos.

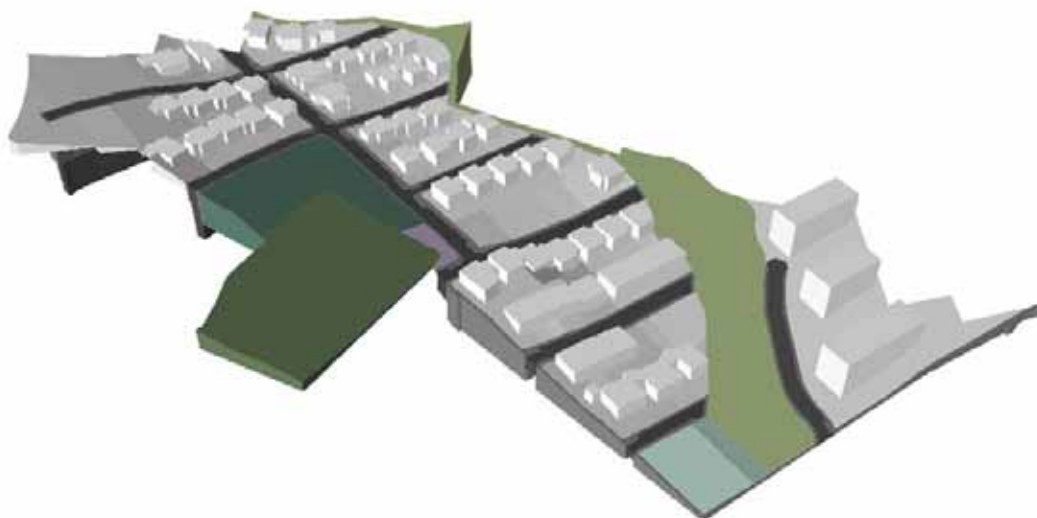


[362] Imaxe 4.5.76. PP-B37 Fontedouro. 31.07.1998.
Fonte: WIUG. PP-B37 Fontedouro. Elaboración propia.

O PP-B37 Fontedouro desenvolve un SUNP relacionado co núcleo de Oleiros cara á futura conexión co núcleo de Carballo. Ao integrar vivenda protexida a densidade pasou de 22 a 26 viv/ha sobre unha edificabilidade de $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ co resultado de 153 vivendas construídas.

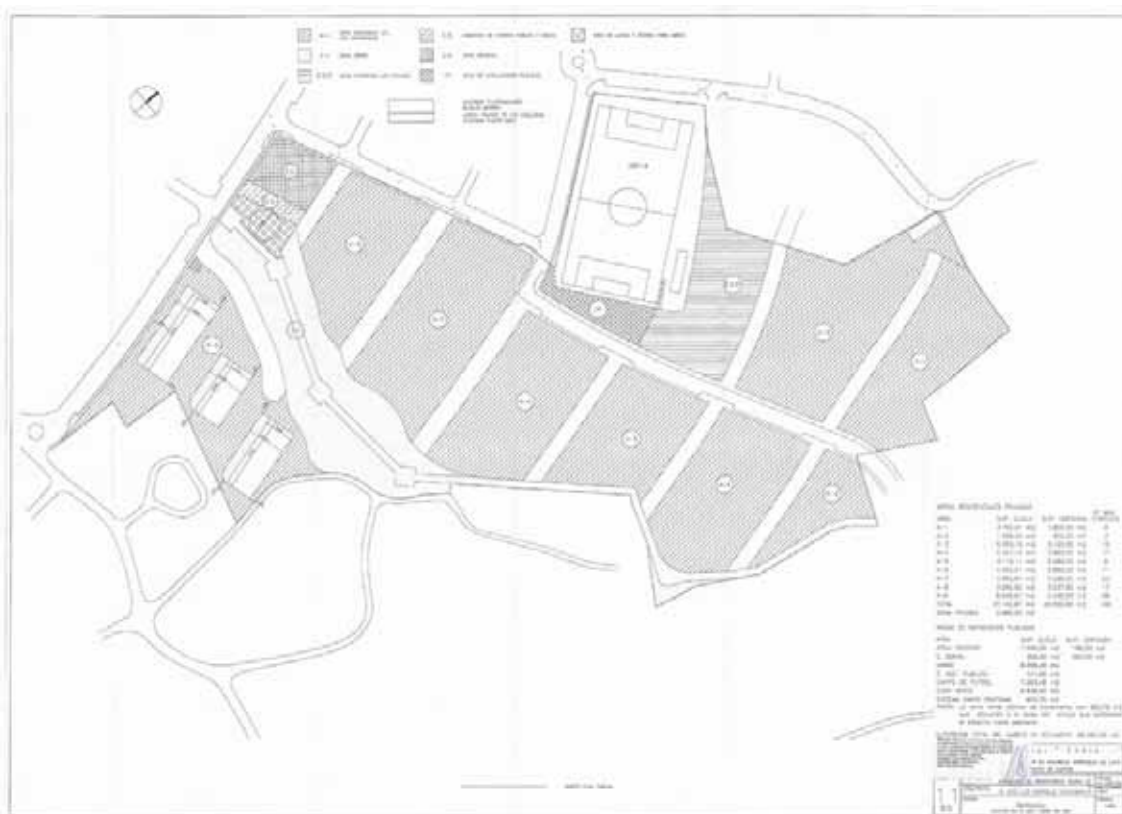


[363] Imaxe 4.5.77. PP-B37 Fontedouro. 31.07.1998.
Fonte: WIUG. PP-B37 Fontedouro.

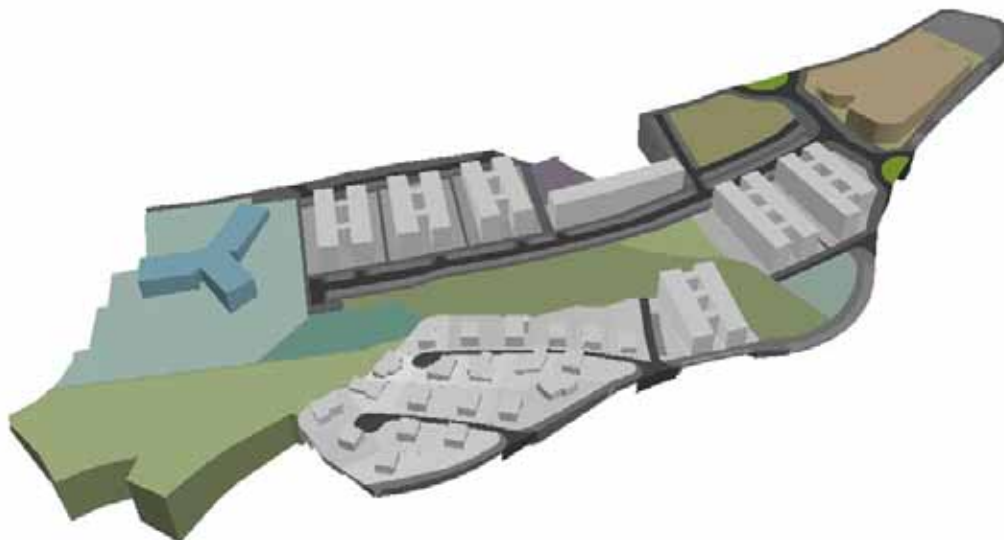


[364] Imaxe 4.5.78. PP-B21R Icaria II, Pazo do Río. 01.10.1998.
Fonte: WIUG. PP-B21R Icaria II, Pazo do Río. Elaboración propia.

Dentro da expansión do núcleo de Perillo, esta peza constitúe o segundo sector de planeamento en Icaria, con 146 vivendas cuxa novidade é a incorporación de bloques en altura. Neste caso a densidade permanece en 22 viv/ha cun índice de edificabilidade de $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$. Incorpora un equipamento existente e concentra os espazos verde na zona dun pequeno regato.

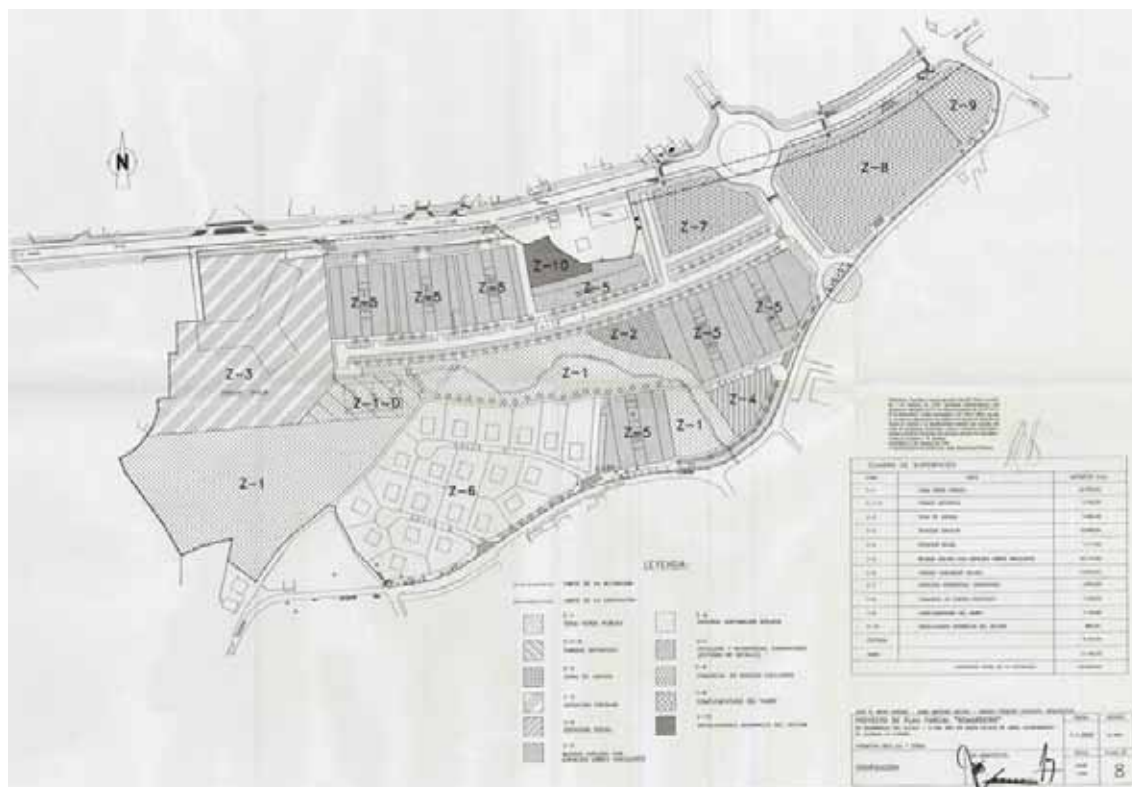


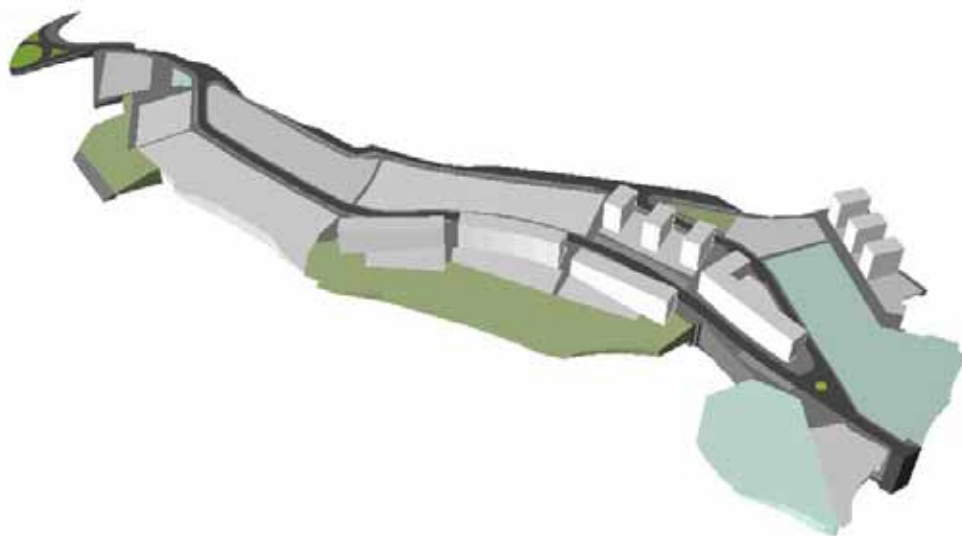
[365] Imaxe 4.5.79. PP-B21R Icaria II, Pazo do Río. 01.10.1998.
Fonte: WIUG. PP-B21R Icaria II, Pazo do Río.



[366] Imaxe 4.5.80. PP-D15R Romardeiro. 01.10.1998.
Fonte: WIUG. PP-D15R Romardeiro. Elaboración propia.

O SUNP-D15R Romardeiro pecha a estrada AC-173, estrada da costa, polo lado sur, enfrontado ao SUNP-E As Galeras, constituíndo un dos ámbitos que concentran maior número de vivendas con 360 cunha densidade de 35 viv/ha e unha edificabilidade de $0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$. Nesta ocasión a riqueza da operación ven acompañada de reservas para uso comercia e hoteleiro, ademais das obrigas para equipamentos e zonas verdes. Estas últimas acompañan un rego que chega ata a zona de Bastiagueiro.



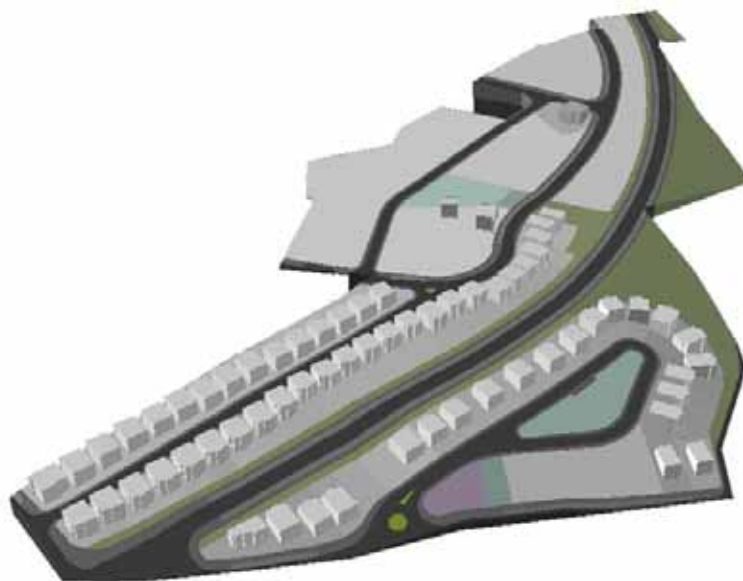


[368] Imaxe 4.5.82. PP-1R Carballido. 29.03.2000.
Fonte: WIUG. PP-1R Carballido. Elaboración propia.

Ata o ano 2000 no frutifica a aprobación definitiva do plan denominado Carballido, xa recollido como SUP no anterior PXOU de 1984. Concentra 271 vivendas en tipoloxía de bloque e unifamiliar, rematando a expansión do núcleo de Perillo pola cara norte e conformando unha nova cornixa da parroquia. Debido a súa localización o ámbito concentra os equipamentos na zona de contacto co antigo núcleo, localizando as zonas de lecer en puntos de singular vista sobre a ría. A construción deste plan supón a apertura do vía de circunvalación de Perillo.



[369] Imaxe 4.5.83. PP-1R Carballido. 29.03.2000.
Fonte: WIUG. PP-1R Carballido.



[372] Imaxe 4.5.86. PP-B25R As Torres. 31.07.2000.

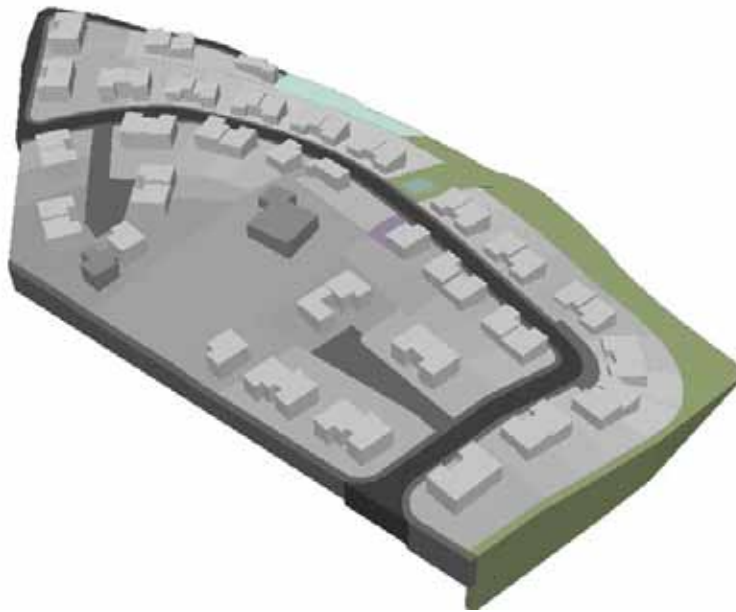
Fonte: WIUG. PP-B25R As Torres. Elaboración propia.

O SUNP-B25R As torres ven asociado á expansión do núcleo de Oleiros, Foi dividido en dous sectores, pero unicamente se levou a cabo o primeiro por mor da construción da Vía Ártabra. O número de vivendas estimada era de 176 cunha edificabilidade de $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ a maioría con tipoloxía de vivenda unifamiliar inda que se reservaba unha parcela para a construción dun bloque de vivenda colectiva. Comprendía un sector clave para a construción da vía de rolda que circundaría o vello asentamento do Real e Piñeiro. Se apoia na estrada autonómica AC-182 (Espírito Santo - A Rabadeira).



[373] Imaxe 4.5.87. PP-B25R As Torres. 31.07.2000.

Fonte: WIUG. PP-B25R As Torres.

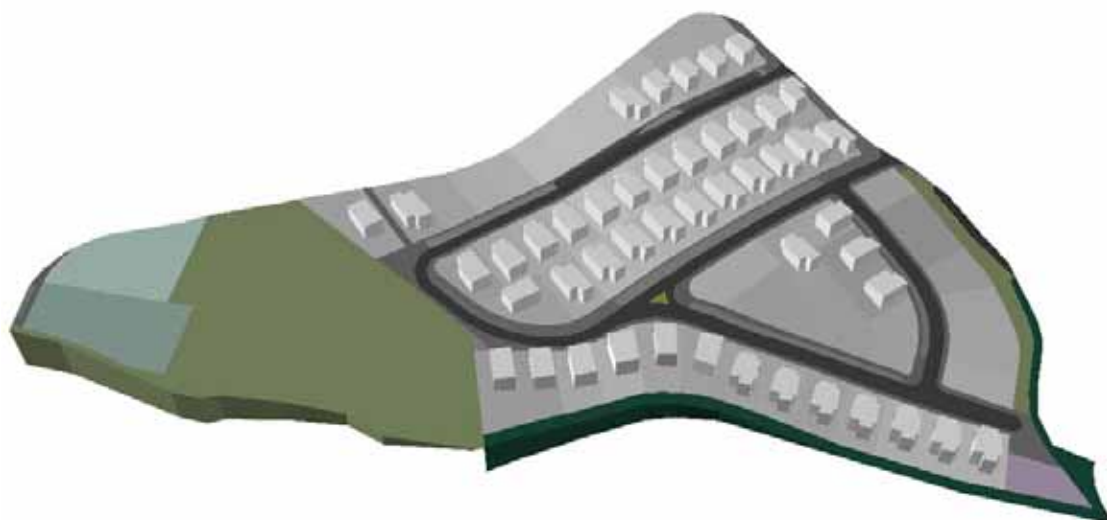


[374] Imaxe 4.5.88. PP-A42R As Toxeiras. 29.11.2000.
Fonte: WIUG. PP-A42R As Toxeiras. Elaboración propia.

O SUNP-A42R As Toxeiras, situado en contacto co núcleo de Montrove, desenvolve un sector de vivenda unifamiliar preto dos ámbitos xa desenvolvidos do plan anterior SUNP-A20 e SUNP-A26 ámbolos dous tamén con vivenda unifamiliar. A ordenación responde a un aproveitamento máximo do ámbito conformando unha pequena mazá pechada en si mesma. As zonas verdes e dotacións desprázanse á periferia en contacto coa clasificación anexa de protección forestal. O número de vivendas é de 60 cunha densidade de 12 viv/ha e unha edificabilidade de 0,25 m²/m².

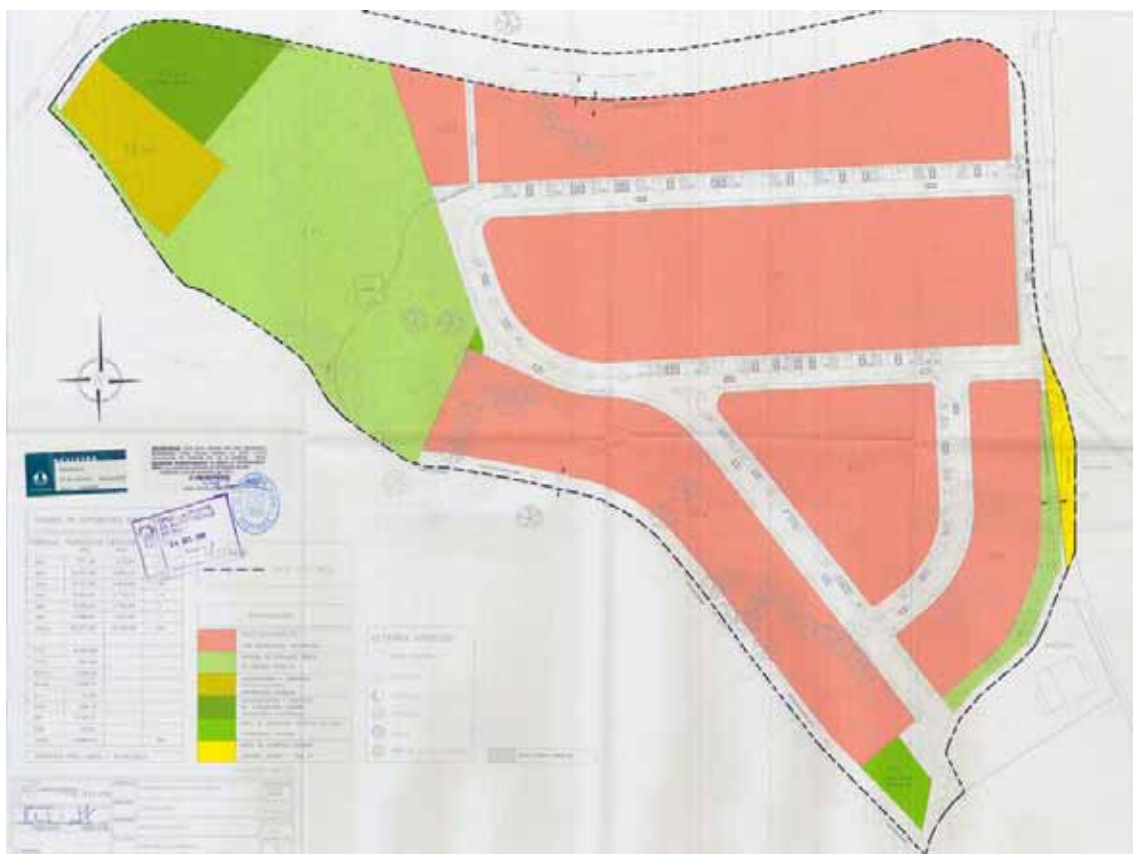


[375] Imaxe 4.5.89. PP-A42R As Toxeiras. 29.11.2000.
Fonte: WIUG. PP-A42R As Toxeiras.

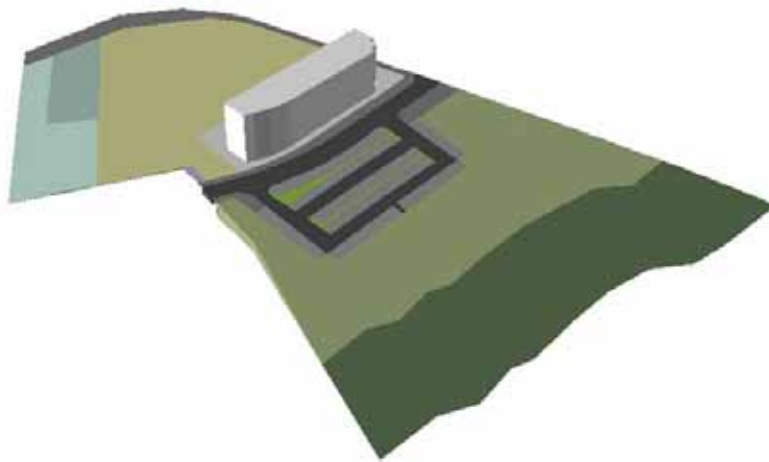


[376] Imaxe 4.5.90. PP-A45R O Carballo III. 15.11.2001.
 Fonte: WIUG. PP-A45R O Carballo III. Elaboración propia.

O SUNP-A45R se atopa a medio camiño entre os núcleos de Oleiros, O Carballo e Campamento. O seu desenvolvemento implica unicamente a vivenda unifamiliar illada en número de 64 sobre unha edificabilidade de $0,25 \text{ m}^2/\text{m}^2$. O ámbito é secante coa vía perimetral de Oleiros polo norte, sen embargo a zona de contacto viario se produce sobre a estrada provincial DP-1707 (Oleiros-Cambre), concentrando as zonas de equipamento e espazo libre preto da estrada Ac-180 O Carballo-Oleiros.



[377] Imaxe 4.5.91. PP-A45R O Carballo III. 15.11.2001.
 Fonte: WIUG. PP-A45R O Carballo III.

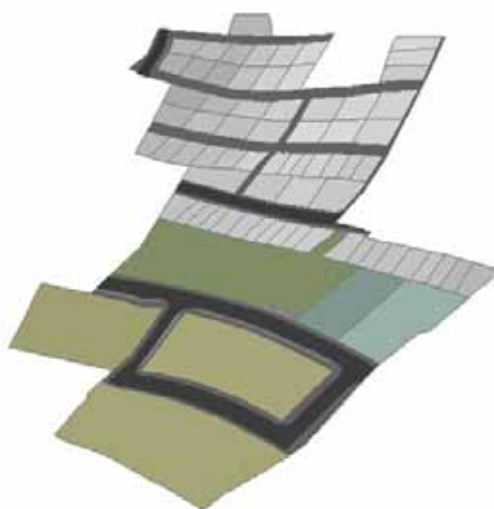


[378] Imaxe 4.5.92. PP-D28R O Granxal I. 27.06.2002.
Fonte: WIUG. PP-D28R O Granxal I. Elaboración propia.

O Sector D-28R desenvolve un área mixta de terciario compatible con vivenda (en número de 28 fogares en bloque), anexa ao D-38R visto tamén neste apartado, sobre unha trama que se abre sobre a ría do Burgo e indirectamente conectada coa N-VI. Os equipamentos se concentran na parte norte, mais en contacto coa trame existente, en contraposición coas zonas verdes que ocupan a zona de servidume do DPMT sobre o río Mero sen solución de continuidade co plantexado no ámbito do SUNP-D38R.



[379] Imaxe 4.5.93. PP-D28R O Granxal I. 27.06.2002.
Fonte: WIUG. PP-D28R O Granxal I.

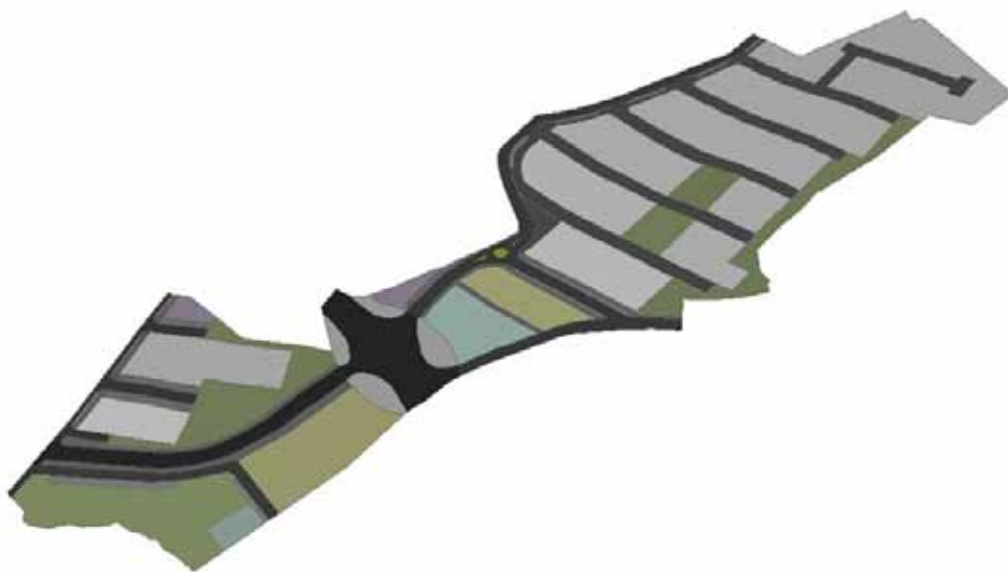


[380] Imaxe 4.5.94. PP-D18R Icaria III, Pazo do Río. 26.09.2002.
Fonte: WIUG. PP-D18R Icaria III, Pazo do Río. Elaboración propia.

O terceiro sector de Icaria se desenvolve coas pautas marcadas dende o plan xeral, compatibilizando o uso terciario (40%) có de vivenda unifamiliar (60%) separados por unha franxa de espazo libre e dotacións. O número de vivendas proxectadas ascende a 67 cunha densidade de 15 viv/ha. A edificabilidade total do ámbito é de $0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$. Este sector colmata a expansión de Perillo cara o leste, a falta dun último sector SUD-5 Fonte Douro anexo a este.



[381] Imaxe 4.5.95. PP-D18R Icaria III, Pazo do Río. 26.09.2002.
Fonte: WIUG. PP-D18R Icaria III, Pazo do Río.



[382] Imaxe 4.5.96. PP-B29R O Vieiro. 03.03.2003.
 Fonte: WIUG. PP-B29R O Vieiro. Elaboración propia.

O SUNP-B29R Vieiro, responde as necesidades de expansión do núcleo do Seixal pola parte norte, en conexión co núcleo de Montrove. A ordenación tipolóxica mestura vivenda unifamiliar con colectiva e terciario, unificando os SUNP-A27 e SUNP-C4 do plan de 1984.

A reordenación do tráfico na N-VI coa creación dun paso elevado posibilita unha certa xerarquización no sistema viario que dá servizo ao sector ordenado entrámbolas dúas beiras da citada estrada. O Vial 11 Incluído no Plan Sectorial Viario comunicará este punto cun acceso directo á autoestrada sen ter que pasar polo trozo da Ac-211 convertida en vía urbana.

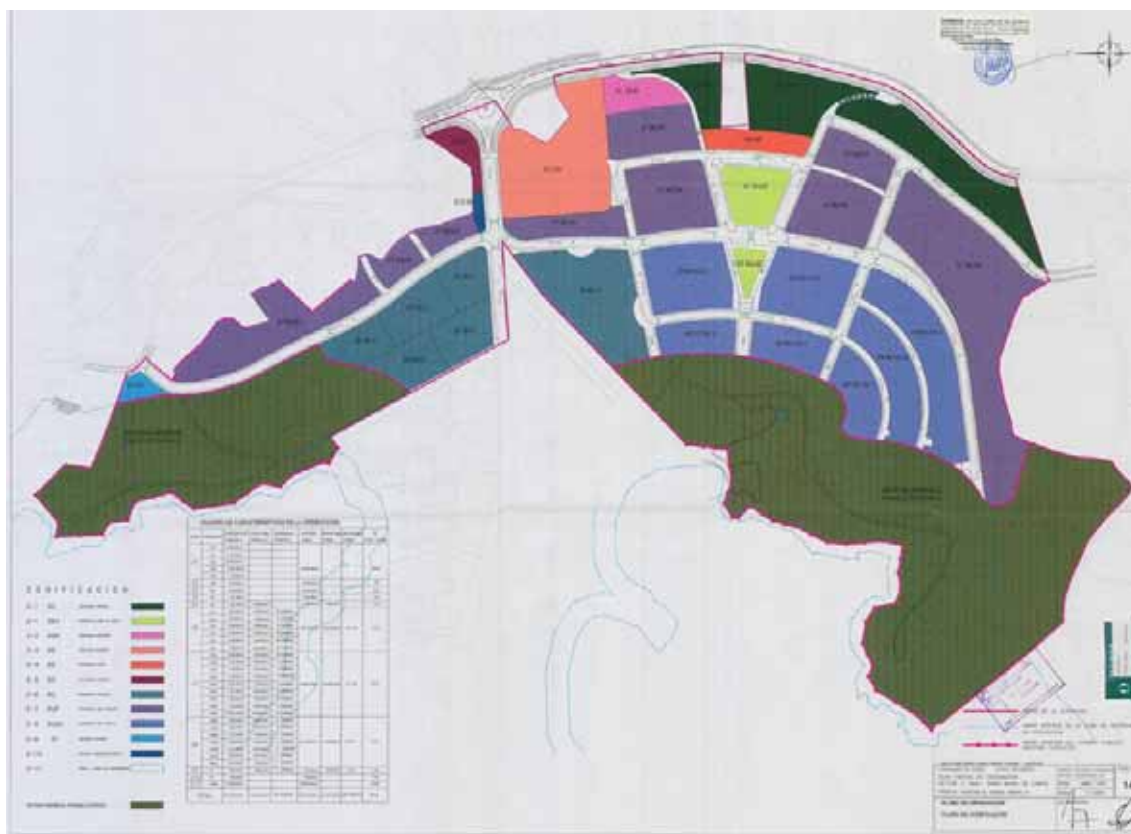
Os espazos verdes e dotacións ocuparán decididamente esta área central no que tamén se lle dá continuidade á zona de protección forestal que abrangue o rego de San Pedro. Os bloques se localizan na delimitación co núcleo do Seixal, mentres que as vivendas unifamiliares remontan a falda de Montrove en contacto co Clube de Tenis e o desenvolvemento do SUNP-A28 pertencente ao plan anterior.

O número de vivendas alcanza as 156 sobre unha densidade total de 26 viv/ha e un índice de edificabilidade bruta de $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

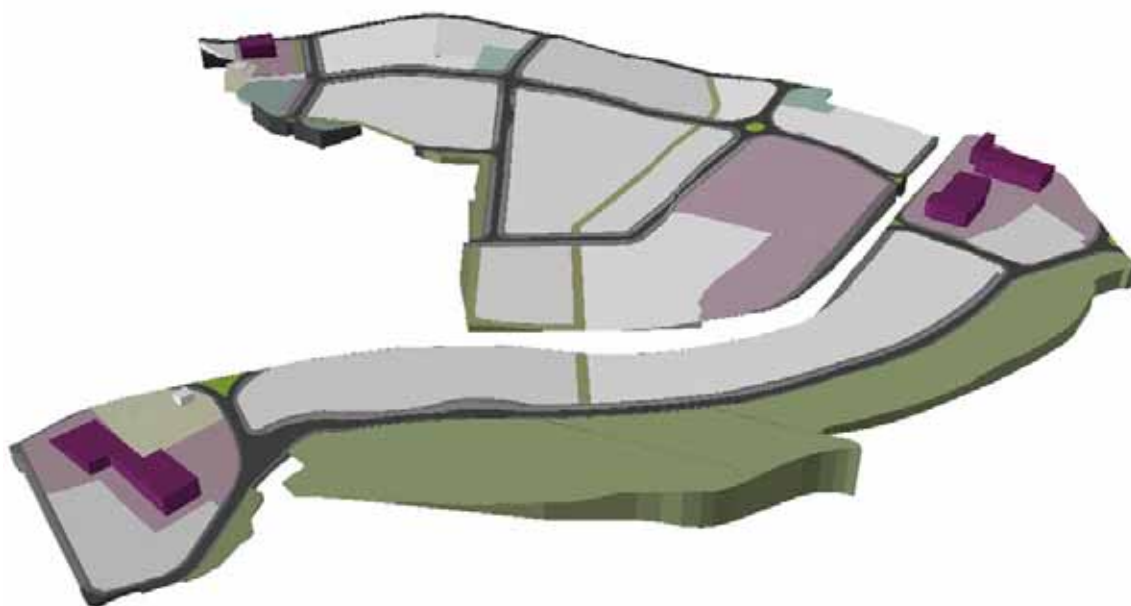


[384] Imaxe 4.5.98. PP-S Canide. 20.05.2003.
Fonte: WIUG. PP-S Canide. Elaboración propia.

A culminación do proceso urbanizador na punta de Canide se plasma neste documento que desenvolve o SUNP-S, obtendo aprobación definitiva o 20.05.2003. O Número de vivendas ascende ata as 304 pero sen superar a densidade de 20 viv/ha e unha edificabilidade de 0,4 m²/m². Este sector se conecta á estrada AC-173 entre Santa Cruz e Mera, conectando os núcleos de Carreira e Breixo e ampliando o solo urbano de Mera cara o sur.



[385] Imaxe 4.5.99. PP-S Canide. 20.05.2003.
Fonte: WIUG. PP-S Canide..



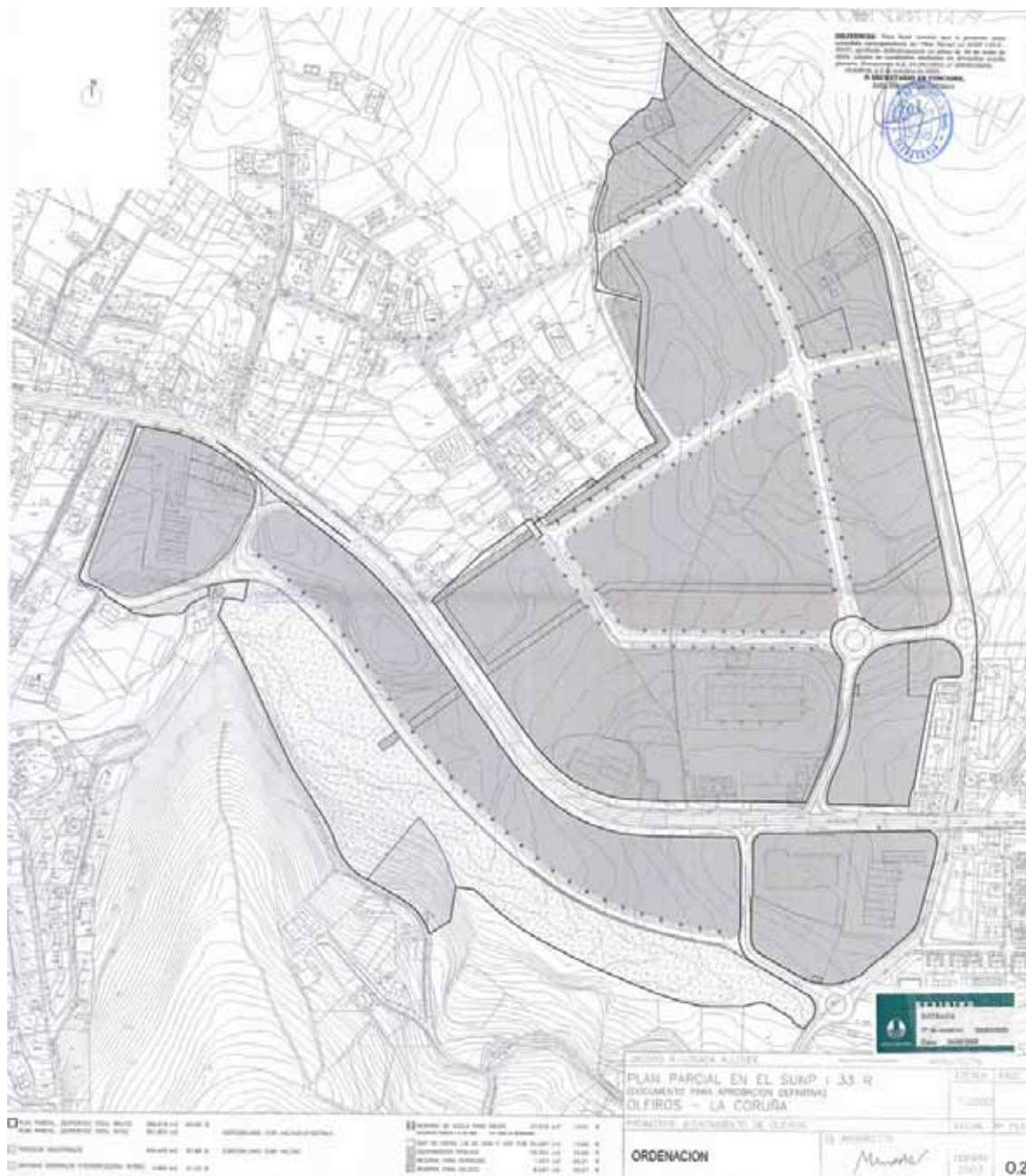
[386] Imaxe 4.5.100. PP-I-33R Iñás. 30.06.2003.
Fonte: WIUG. PP-I-33R Iñás.

O SUNP-I-33 responde ás necesidade dun dos criterios de formulación na revisión do Plan Xeral, que non era outro que dotar de maior autonomía de emprego ao termo municipal con respecto á cidade central e a outros concellos que desenvolveron ámbitos de carácter industrial.

A delimitación deste sector é a maior dentro do concello de Oleiros como corresponde a estes usos, cunha superficie total de 396.916 m² e unha edificabilidade de 0,55 m²/m². O ordenación crea a unión de facto entre os núcleos do Carballo (mediante o SUNP-A32), Campamento e xunto cos desenvolvementos dos SUNP-A45R, eSUNP-B23R co núcleo de Oleiros, na última operación que converterá en urbano o solo dende a Ponte da Pasaxe ata o límite co termo municipal de Sada.

A ordenación respecta o paso do rego de San Pedro, incorporando os diversos regatos menores que bañan o sector, agrupando deste xeito os espazos verde e creando un corredor que ten continuidade cos sectores desenvoltos anteriormente. Neste senso a proposta do Plan Xeral no é recollida no planeamento de desenvolvemento. Naquela, se prevía a creación dun paso a nivel inferior sobre a N-VI, e a creación dun viario proposto de conexión co núcleo de Oleiros que finalmente foi rexeitado.

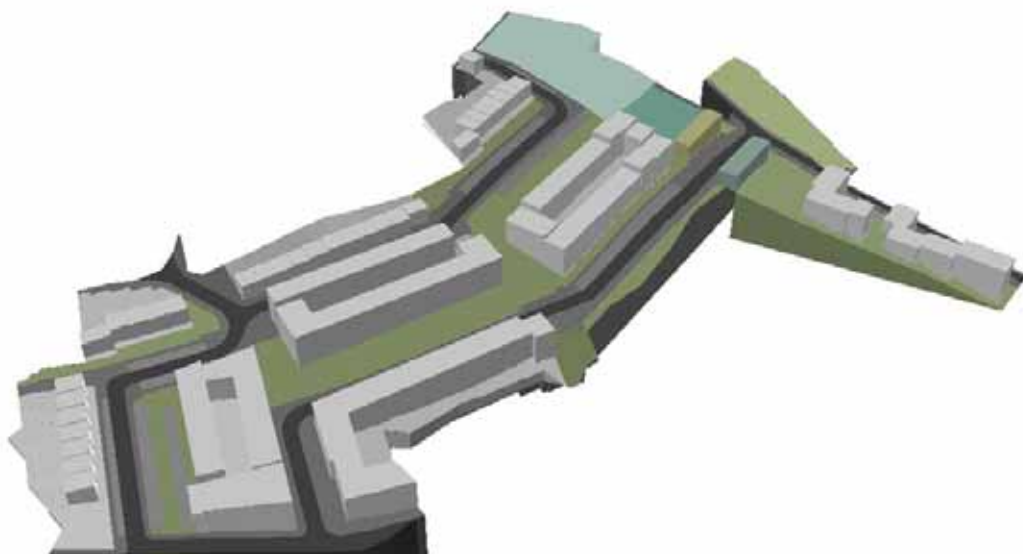
A intersección pola N-VI da estrada provincial DP-1707 que conecta Oleiros con Cambre e da que forma parte como límite do sector, se resolve a través dun paso a nivel soterrado da estrada provincial que posibilita o cambio de sentido e a incorporación a cada unha das vías mediante desvíos por estradas interiores ao polígono.



[387] Imaxe 4.5.101. PP-I-33R Iñás. 30.06.2003.
Fonte: WIUG. PP-I-33R Iñás.

Na actualidade o Polígono está sendo ocupado por establecementos comerciais e cadeas de grandes almacéns con demanda de consumo sobre a poboación residente no temo municipal. Isto evidenciará un intercambio de fluxos que deberá ser estudado con un patrón de mobilidade distinta á dun polígono industrial convencional dada as novas pautas de mobilidade³⁷⁷, moito máis diversas que a normalmente estudada domicilio-traballo, ou mobilidade obrigada (Herce, 2009).

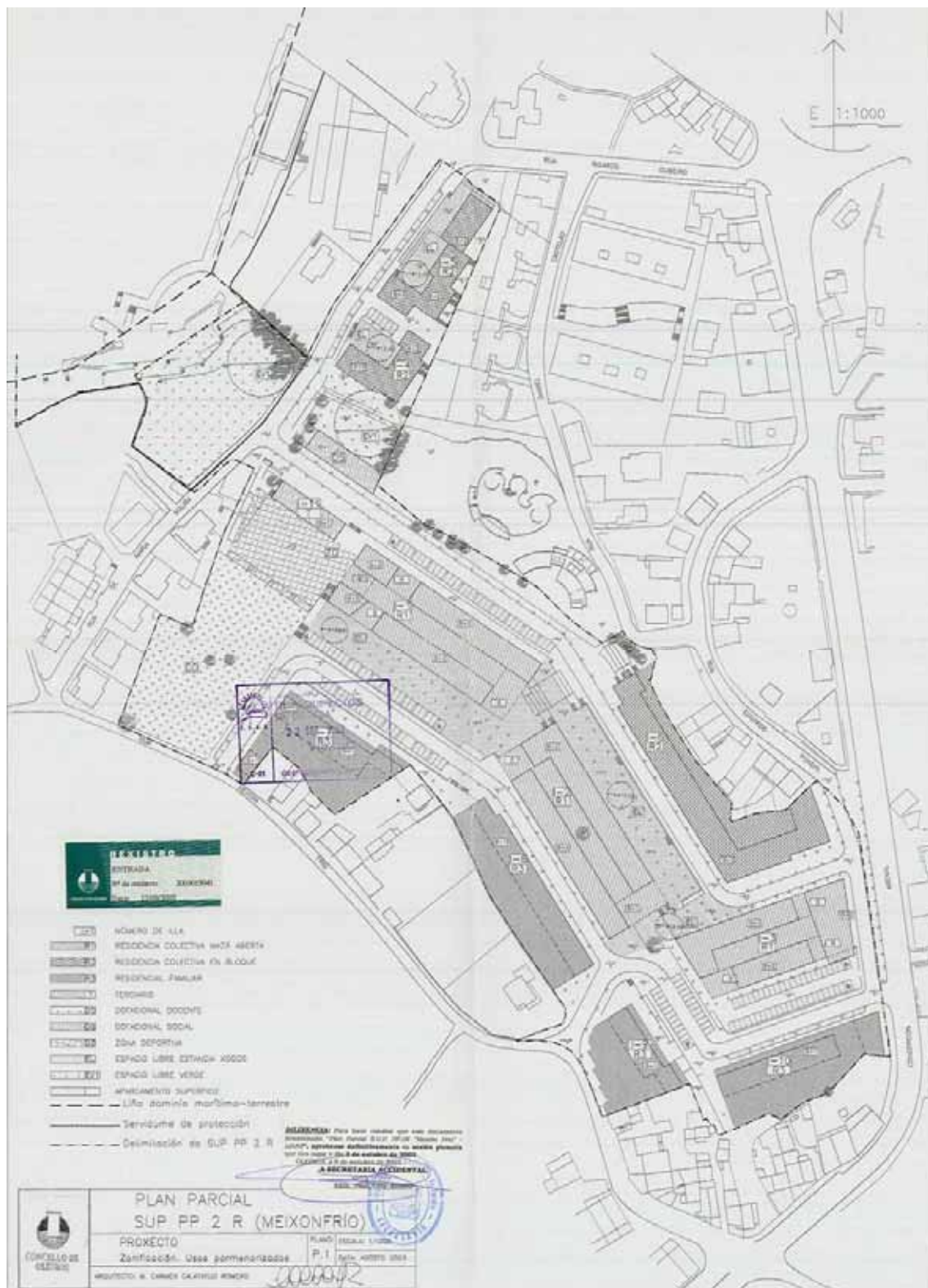
³⁷⁷ En efecto, a enquisa do Ministerio de Fomento: Movilia 2006, sobre pautas de mobilidade no estado español, é sensible a estas cuestións, recollendo novos datos sobre a forma de mobilidade máis aló da tradicional relación entre domicilio-traballo e domicilio-estudo.



[388] Imaxe 4.5.102. PP-2R Meixónfrío. 03.10.2003.
Fonte: WIUG. PP-2R Meixónfrío. Elaboración propia.

O efectivo desenvolvemento deste solo urbanizable programado integrará nun continuo urbano o núcleo de Coruxo de Abaixo e o SUNP-E As Galeras, conformando a segunda área de maior expansión despois dos desenvolvementos na parroquia de Perillo e periferia. En efecto, o núcleo así conformado, apoiado en camiños existentes, crea unha malla alternativa á estrada da costa AC-173 para o tráfico local que lle confire unha unidade fronte a outras propostas fora dos núcleos, cunha clara compoñente autómatá.

O número de vivendas propostas alcanza as 289 sobre unha densidade de 50 viv/ha, a maioría en tipoloxía de bloque, reservando as vivendas en ringleira para os extremos en contacto co citado SUNP e os asentamentos tradicionais existentes de menor densidade constituíndo unha zona de transición. As zonas verdes non ocupan unha situación determinada, senón que forman unha plataforma continua sobre a que se asentan os bloques. Pola súa banda, os equipamentos se concentran no borde máis próximo ao mar.

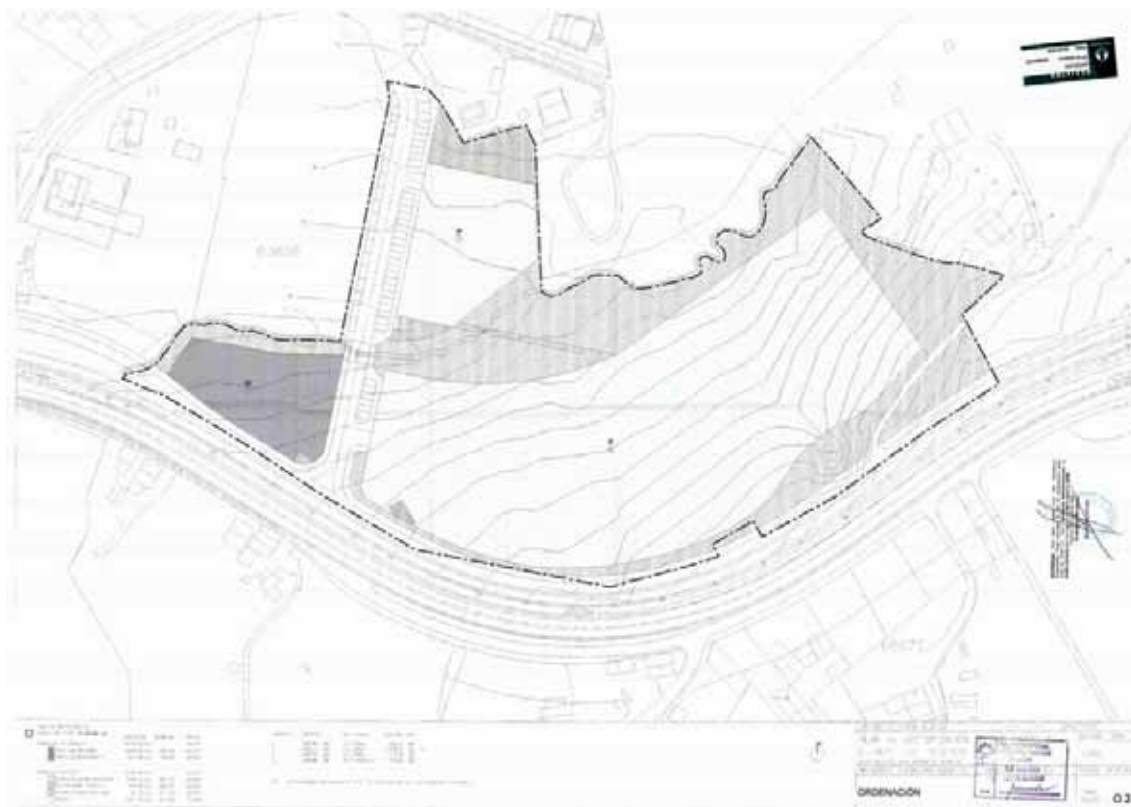


[389] Imaxe 4.5.103. PP-2R Meixónfrío. 03.10.2003.
 Fonte: WIUG. PP-2R Meixónfrío.

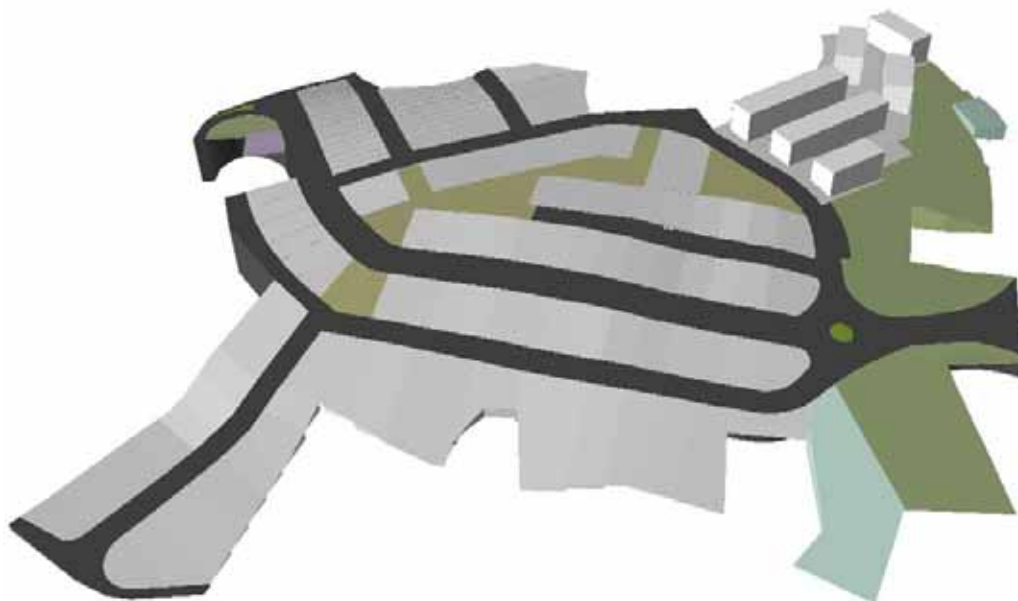


[390] Imaxe 4.5.104. PS-I-3 Xardilandia. 28.04.2005.
Fonte: WIUG. PS-I-3 Xardilandia.

Pequena zona industrial reconvertida a comercial debido á instalación dun gran almacén de xardinería e venta directa ao consumidor. Situada a carón da N-VI non pretende constituír unha malla propiamente, máis abre un viario de conexión que conecta coa estrada provincial DP-5814 de Río a Mandín (TM Sada). Asemade, compre sinalar que o 22% da superficie delimitada está ocupada por zonas verdes, distribuídas en dúas franxas; a primeira situada na zona de afección e servidume da estrada nacional e a segunda como zona de cobertura do rego de San Pedro.



[391] Imaxe 4.5.105. PS-I-3 Xardilandia. 28.04.2005.
Fonte: WIUG. PS-I-3 Xardilandia.



[394] Imaxe 4.5.108. PP-4R Oleiros. 24.11.2005.

Fonte: WIUG. PP-4R Oleiros. Elaboración propia.

A última promoción que estudaremos é a do SUP-4R dentro do radio de acción do núcleo de Oleiros que mestura 221 vivendas con tipoloxía colectiva e unifamiliar, baixo unha edificabilidade de $0,44 \text{ m}^2/\text{m}^2$. Actúa como segundo chanzo de crecemento despois do desenvolvemento do SUP-6 pertencente ao plan anterior, aínda por concluír. As zonas verdes se sitúan preto dos bloques formando unha área conxunta de contacto coa AC-174.



[395] Imaxe 4.5.109. PP-4R Oleiros. 24.11.2005.

Fonte: WIUG. PP-4R Oleiros.

O Plan Xeral de Ordenación Urbana de 1995 (texto refundido de 1997), supón a confirmación dun modelo proposto, composto pola proliferación da vivenda unifamiliar agrupada en actuacións urbanísticas dispersas. Coma novidade presenta a localización de vivenda colectiva en bloque, fundamentada nunha riqueza tipolóxica necesaria, que tenta recoller as necesidades de vivenda para un sector da poboación que demanda esta solución, máis económica que a unifamiliar.

Dentro das actuación aparecen entón, zonas con con maior intensidade de uso, que en calquera caso, conforman pequenas áreas urbanas desvinculadas da malla orixinaria, pero con potenciais características no ordenamento da mobilidade territorial.

En efecto, nestas circunstancias, o medio público máis acertado pode ser o autobús, dada a súa flexibilidade, convertendo os núcleos costeiros en puntos de centralidade-intermodalidade con privilexiada conexión cara o centro da cidade da Coruña. A proposta ferroviaria de gran aceptación hoxe en día pola súa exclusividade viaria (Bugarín et al, 2003), con fortes inversións en infraestrutura e dentro dun solo particularmente caro, non parece unha solución alcanzable a medio prazo.

A xestión do Plan de 1995 deu resposta aos fortes movementos inmobiliarios, respaldados só en parte polo incremento no número de habitantes, pero cunha longa etapa de aprendizaxe dunha década, que validou pola cidadanía un modelo de “barriada xardín”, a costa da redución das áreas protexidas, que se han concentrar na parte máis afastada dos eixes principais de comunicación. Precisamente, a proposta viaria incorpora novos viais que penetran nos pequenos espazos inaccesibles do territorio, e que posibilitan a futura transformación deses lugares (Montrove, O Cubo, Xaz, etc.). Estas propostas levaranse a cabo pola Administración Autonómica dentro do marco dos Plans Sectoriais Viarios para acomodar o actual nivel de servizo das vías a valores máis axeitados. A incorporación de solo urbanizable a carón destes viarios aparece nítidamente reflectida no Plan Xeral de Ordenación Municipal aprobado definitivamente (de maneira parcial) no ano 2009 coma teremos oportunidade de analizar.

D. O PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL³⁷⁸, MARZO 2009.

O Plan Xeral aprobado de maneira definitiva parcial en marzo de 2009 resulta a culminación dun proceso que se inicia co plan redactado pola primeira coroporación democrática a finais da década dos setenta. Este modelo conxugara; por unha banda, os intereses particulares de forte visión mercantilista do territorio (Os Regos, O Vilar, Arenaza, Icaria, etc.) contrarios á concentración poboacional nos núcleos tradicionais; e pola outra, a necesidade imperiosa de salvagardar os valores medio ambientais que caracterizan a península de Oleiros-Sada. Todo isto dentro do criterio expreso de potenciar o crecemento ao redor de certos núcleos, chamados principais, evitando a crecente diseminación de urbanizacións illadas³⁷⁹, dentro do máis estrito control da legalidade urbanística.

A xestión programática dos plans anteriores pódense consultar nas Disposicións Transitorias Primeira e Segunda dentro da Normativa³⁸⁰ do PXOM de 2009, documento ao cal nos remitimos para comprobar a realidade así exposta. Dado o volume de expedientes, pódese afirmar que a presión urbanística existente no concello tivo resposta nas determinacións dos sucesivos plans, onde a zona da Ría do Burgo foi a que experimentou unha maior transformación, sen esquecermos doutras áreas de asentamento como foron a parroquia de Oleiros e de Liáns, centralizado no Porto de Santa Cruz, e limítrofes á parroquia de Perillo.

A xustificación dunha nova revisión do plan responde a catro aspectos claves da política urbanística de Oleiros, co obxectivos de actualiza-los. Este son:

1. O Sistema de Comunicación, con especial incidencia do Plan Sectorial Viario.
2. Adapta-lo planeamento ao novo marco lexislativo, en consecuencia coa Lei 6/2001 de medio ambiente, Decreto 72/2004 sobre Zonas de Especial Protección dos Valores Naturais, lei 9/2002 LOUGA, e máis recentemente coa lei de medidas urxentes de ordenación do territorio e protección do litoral 6/2007. Asemade, fai referencia ao Avance das Directrices de Ordenación do Territorio que encadra o termo municipal dentro da Área Metropolitana do Golfo Ártabro.
3. Adecuación da normativa urbanística someténdoa aos axustes necesarios.
4. Estudo das pezas urbanas existentes no transcurso de vixencia do planeamento.

Respecto ao factor da accesibilidade, si ben constitúe un dos elementos aos que se lle presta maior atención en tódolos plans, neste se subliña o importante papel como indicador de urbanidade, a este respecto se escribe:

“A mobilidade reflicte as relacións intermunicipais con máis intensidade que o crecemento demográfico, (...) como indicador da actividade económica, tamén como manifestación dun problema real de transporte, público e privado, é polo tanto, un indicador directo da dinámica urbano-territorial.”

Memoria. Tomo I. PXOU 2009, páx. 4.

³⁷⁸ Segundo a Nomenclatura do Documento: Revisión e Adaptación do Plan Xeral Municipal de Ordenación.

³⁷⁹ Obxectivo que si ben foi perseguido, resultou insuficiente para evita-la forte dispersión poboacional inducida polos axentes privados.

³⁸⁰ Consulta en <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/mapes/OLEIROS/documents/26746no005.pdf>

Precisamente neste tema os límites municipais deixan de ser operativos. A ausencia dun marco político-administrativo adecuado impide o desenvolvemento controlado destes procesos a miúdo alleos a políticas territoriais consensuadas. Unicamente as fórmulas de cooperación interadministrativa a nivel horizontal vía consorcios, convenios, contratos programáticos, ou calquera outra fórmula colaboración se mostran eficaces para xestionar servizos comúns, nos que a ordenación territorial aínda non forma parte desta visión de conxunto. Neste punto o plan sinala o seguinte:

“Na actualidade atópase en fase inicial a emerxencia dun novo marco a través da asunción de determinacións planificadoras encamiñadas a supera-la ausencia de pautas administrativas para a planificación intermunicipal, ausencia que dificulta o que poida profundarse nesta perspectiva e plasmar en documentos adecuados que atendan á especialización de funcións e complementariedade entre os municipios da Área Comarcal Metropolitana.”

Memoria de Ordenación. Tomo II. PXOU 2009, páx. 233.

As sucesivas planificacións sectoriais viarias elaboradas polo goberno autonómico representan o único modelo de ordenación sobreimpreso no territorio cun marcado carácter sectorial precedido pola urxencia das actuacións³⁸¹.

A estratexia do PXOM 2009 conxuga a complexión e reforzamento dos núcleos principais canalizando a forte demanda de vivenda unifamiliar existente nos bordos dos mesmos. En efecto, o modelo territorial proposto recoñece a polaridade que exerce o sistema de núcleos sobre partes ben delimitadas do termo municipal, protexendo aquelas zonas de maior interese medio ambiental e integrando a extensa rede viaria como factor de orde dentro do sistema de asentamentos (76 unidades poboacionais en 9 parroquias).

As propostas a nivel comarcal son un reflexo do contido á escala municipal, resumidas nestas catro ideas:

1. O Crecemento e o tipo de desenvolvemento urbano. A velocidade de actuación e a localización dos novos desenvolvementos.
2. O estudo da accesibilidade comarcal guiado pola chegada da alta velocidade, potenciando as estacións e os camiños de ferro existentes para a creación dunha rede de transporte comarcal.
3. O novo centro urbano a nivel comarcal sobre o espazo da Ría do Burgo, conxugando o medio ambiente coa ordenación cidadá e superando o nivel de periurbanización.
4. Ordenar a oferta medioambiental no plano metropolitano.

Volvendo ao plano local, o PXOM de 2009 define unha véntena de solos urbanizables delimitados que alcanzan unha superficie de 236 Ha³⁸². Se a superficie total resulta comparable

³⁸¹ A este respecto véxase o Plan Sectorial Viario da comarca da Coruña, aprobado polo Consello da Xunta o 29.07.2004. En materia de transportes véxase o Plan Director do Aeroporto da Coruña, aprobado por Orde do Ministerio de Fomento o 31.07.2001 (BOE, 13 de setembro de 2001). Tamén o Plan Especial do Porto, aprobado en Pleno polo Concello da Coruña o 24.02.2000.

a dos outros solos programados nos anteriores planeamentos xerais, o que resulta novo é a atomización dos solos urbanizables, como teremos oportunidade de comprobar máis adiante. Non resulta estraño entón que os propios redactores do PXOM de 2009 subliñen a importancia dun proceso de aceleración constante no crecemento metropolitano:

“A dimensión cualitativa do Concello dará un salto considerable que sitúa a entidade urbana e urbanística da súa problemática nunha nova perspectiva, xa non só como coroa residencial da cidade da Coruña, senón como un feito urbano e territorial máis complexo e dotado de autonomía propia.”

Memoria de Ordenación. Tomo II. PXOU 2009, páx. 229.

Neste senso compre definir os sete criterios xerais da ordenación que explicita o PXOM:

1. Mellora-la integración metropolitana.
2. Fortalece-la estrutura urbanística municipal.
3. Defensa dos recursos ambientais e culturais.
4. Remate na mellora das infraestruturas.
5. Política estable do solo que contribúa á resolución do problema de vivenda.
6. Acada-lo perfeccionamento técnico do instrumento urbanístico.
7. Elaborar un novo Programa de Actuación Urbanística.

Para cumprir estes criterios se propón enriquecer o uso e actividade evitando o “monocultivo” residencial, ensanchando os núcleos a través de novos urbanizables anexos a eles, solventando a demanda de vivenda unifamiliar en amplas zonas de reserva con tipoloxía de cidade xardín. Asemade, se tentará resolver a exesiva fragmentación que provoca o planeamento parcial no desenvolvemento de espazos libres e dotacións. Actuacións significativas neste senso son:

- Consolidación do Parque Natural da Costa de Dexo.
- Potenciación natural de Lorbé-dexo xunto co acceso ao porto.
- Conclusión da Ordenación Litoral da Enseada de Mera xunto coa construción dun porto deportivo.
- Incentivar a vocación turística do núcleo de Mera.
- Integración do diseminado en Dorneda favorecendo a concentración na urbanización Rialta.
- Desenvolvemento turístico- residencial en Xaz coa creación dun campo de golf xunto cun complexo de vivendas anexas.
- Consolidación do núcleo de Santa Cruz coma segundo asentamento do concello acompañado do sistema natural que o rodea; parque forestal de Liáns, parque litoral de Bastigueiro e os corredores ambientais de Romareiro e As Viñas de Babilonia.
- Potenciación da función central e distribuidora do núcleo de Oleiros.
- Integrar o desenvolvemento dos Regos cunha zona a desenvolver como punto de actividade terciaria.

³⁸² Dato subministrado polo propio PXOM na Memoria de Ordenación, tomo II, 5. As Magnitudes do Plan (páx. 417).

- Mellora da urbanidade no eixe Carballo-Iñás con vocación industrial-comercial. Alternativa viaria á N-VI.
- Potenciación de Nós-O Seixal a partir das novas propostas de accesibilidade comarcal.
- Potenciación do espazo urbano da Ría do Burgo, coa creación de novos puntos de unión entre o Granxal e o SUP-A3 en Culleredo. Asemade se propón o desdobrando a Ponte da Pasaxe para desvia-lo tráfico local do de larga distancia coa remodelación completa do no de Perillo.

A proposta de xerarquización viaria se estrutura en tres niveis que pasamos a describir.

Xerarquía Viaria Proposta polo PXOM de Oleiros de 2009	
Sistema Xeral	
TIPO I	Rede Interrexional
A-9	Autoestrada A Coruña-Santiago.
N-VI	Nacional Madrid-Coruña.
Ponte O Graxal	Eixe Ría do Burgo AC-212 (Culleredo) - Sta Cruz N-VI (O Graxal).
AP-9 /CP-1706	Vial 17 Plan Sectorial Viario.
AP-9/N-VI	Vial 11 Plan Sectorial Viario.
A-6/AP-9/N-VI	Vial 13 Plan Sectorial Viario.
TIPO II	Rede Básica Comarcal
AC-221	Do Seixal a San Marcos (Abegondo).
AC-174	Perillo N-VI a Oleiros.
AC-173	Perillo N-VI cara Mera.
CP-5811	Santa Cruz a Oleiros.
AC-183	Sada (AC-162) - Mera (AC-173).
Variante Oleiros	Vial 20 Plan Sectorial Viario.
AC-163	Sada (AC-162) – Mera (AC-173).
CP-5813	Oleiros – O Tarabelo (TM Sada).
CP-5815	Mera – Quintán.
Variante Coroto	Mesón da Auga – Coroto – O Vilar.
	Vial 10 Plan Sectorial Viario. AC-221 (Os Vilares) – Polígono de Espírito Santo.
Eixe O Burgo – Santa Cruz	O Graxal (Nos), Montrove, Catasol, CP-5811
Vía Ártabra	Oleiros, Porto de Lorbé. Vial 19 e 19.1 do Plan Sectorial Viario.
CP-5802	Acceso Porto de Lorbé.
AC-1724	Xoez - Faro de Mera.
ACP-2114	O Temple - Cambre
AC-182	Oleiros - N-VI
Variante Bastiagueiro	AC-163 cara Lóngora.
Variante Arillo	AC-173 cara Vía Ártabra
Variante Mera	AC-173 a AC-163

TIPO III	Estradas Municipais
ACP-1742	De Santa Cruz ao Seixal.
ACP-2141	De Oleiros a Pravío. Actual DP-1707.
AC-190	De Coruxo ao Carballo.
AC-180	Do Carballo a Oleiros.
ACP-1811	De Xubín a Pousada.
AC-181	De Oleiros a Arillo por Pousada e Xaz.
058-025	De Santa Cruz a Breixo por Agueira.
ACP-1722	De Santa Cruz a Meirás (TM Sada). Actual DP-5812.
AC-163	Tramo Mera as Patiñas.
058-129	De Mesón da Auga a Senra por Coroto.
058-059	Camiño das Cancelas de Perillo a Montrove, enlace ACP-1741 con AC-174.
017-005	Camiño Raposeiras-Vilanova-A Gándara (TM Cambre).
Novas Propostas	
	Circunvalación este de Perillo. AC 174 - O Carballido - AC-173.
	Circunvalación de Santa Cruz.
	Circunvalación Oeste de Oleiros.

[T107] Táboa 4.5.30. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. PXOM 2009.
 Fonte: Memoria de Ordenación. PXOM 2009.

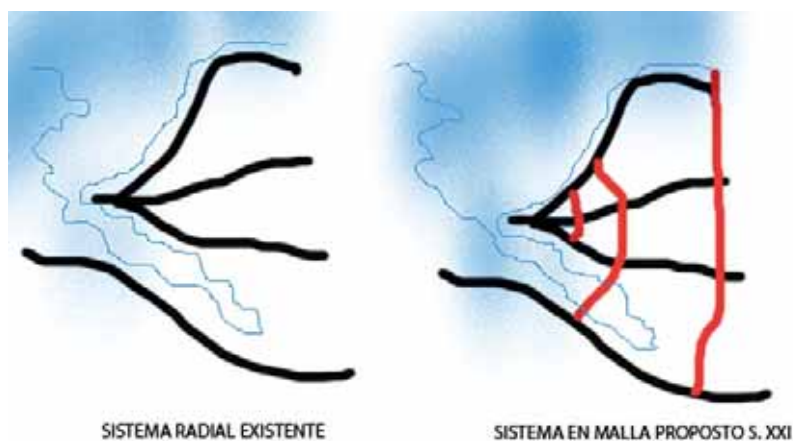
A influencia do Plan Sectorial Viario na clasificación efectuada é decisiva, pois as novas vías expanden o nivel de accesibilidade a zonas do termo municipal afastadas dos principais nodos de crecemento. Compre salientar a reciprocidade do proceso, xa que o proxecto do Vial-19 e os seus enlaces, parten da proposta do eixo norte-sur elaborada dende o planeamento xeral de 1995³⁸³, coa pertinente lectura comarcal.

A repercusión inmediata da posta en servizo dos novos viais será o desenvolvemento de parte dos solos urbanizables diferidos que ata este momento ocupan un lugar residual dentro do real crecemento municipal. Non é de estrañar, por tanto, que se redelimiten ou amplien novos solos urbanizables nesta zona do concello.

Respecto os núcleos principais, se argumenta a favor da creación de vías perimetrais, variantes ou de circunvalación, que en todo caso serven para expandir os devanditos núcleos incorporando as pezas desenvolvidas e os viais orixinarios ao sistema de rúas locais, co posterior tratamento de deseño urbano (Nárdiz, 2008).

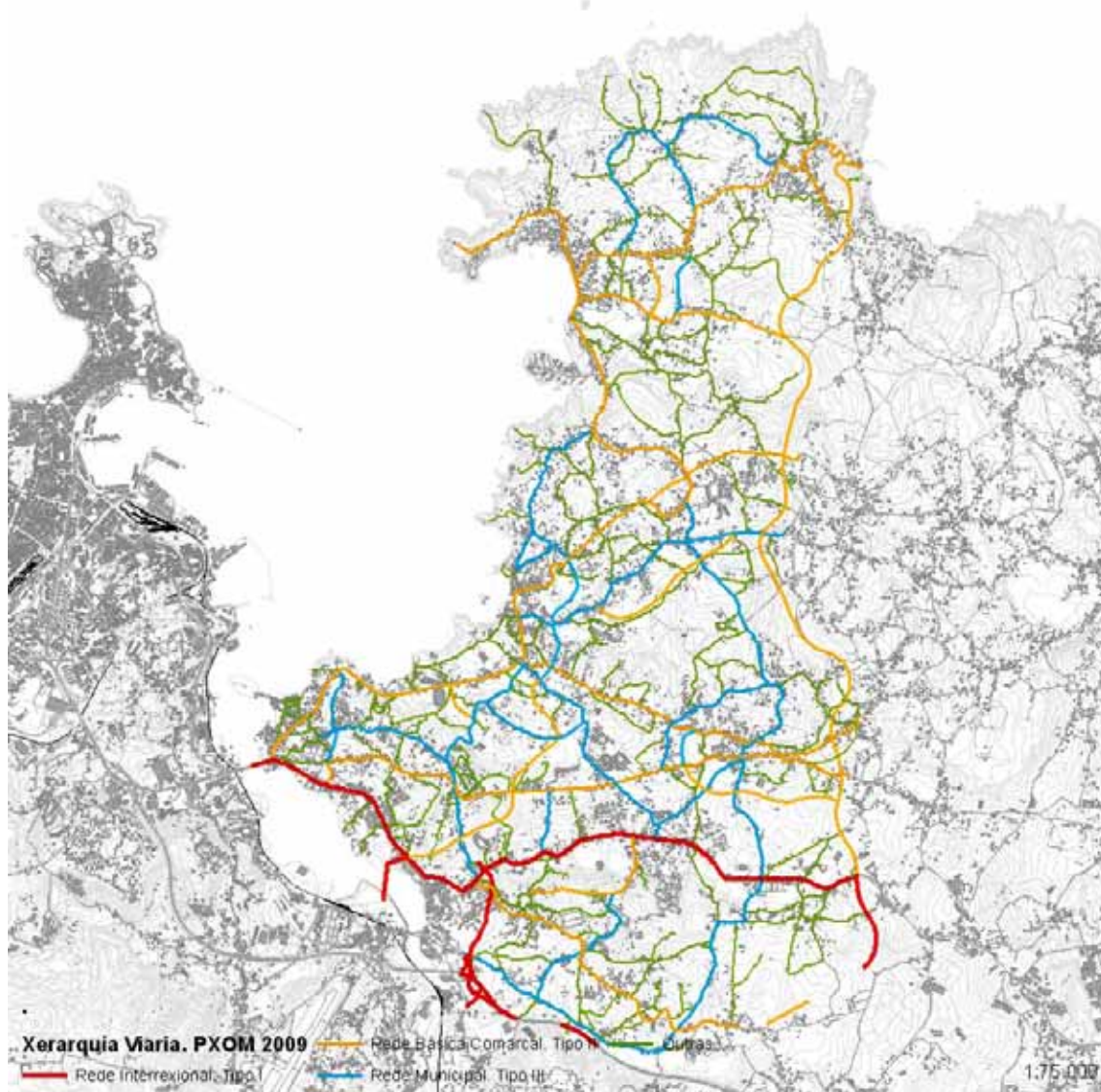
Do que non cabe ningunha dúbida é que estes novos trazados; eixe Ría do Burgo-Montrove-Santa Cruz; Conexión A-6,AP-9, N-VI (vial 13 PSV), Vía Ártabra (N-VI-Lorbé); os novos accesos AP-9 en Nós a CP-1606 (A Barcala); a variante de Oleiros, a Circunvalación de Santa Cruz, a variante de Mera, etc, veñen confirmar unha nova lectura sobre o sistema de accesos á península de Oleiros-Sada, expandir o modelo de urbanización extensiva sobre o territorio e finalmente potenciar a mobilidade privada como único medio de transporte comarcal.

³⁸³ Neste punto comprende salientar que o trazado a meda pendente foi defendido polo PXOU de 1995 polo seu menor impacto visual e ambiental respecto ao trazado pola cima dos montes que resulta o elixido no Plan Sectorial Viario e no Plan de Estradas de Galicia.



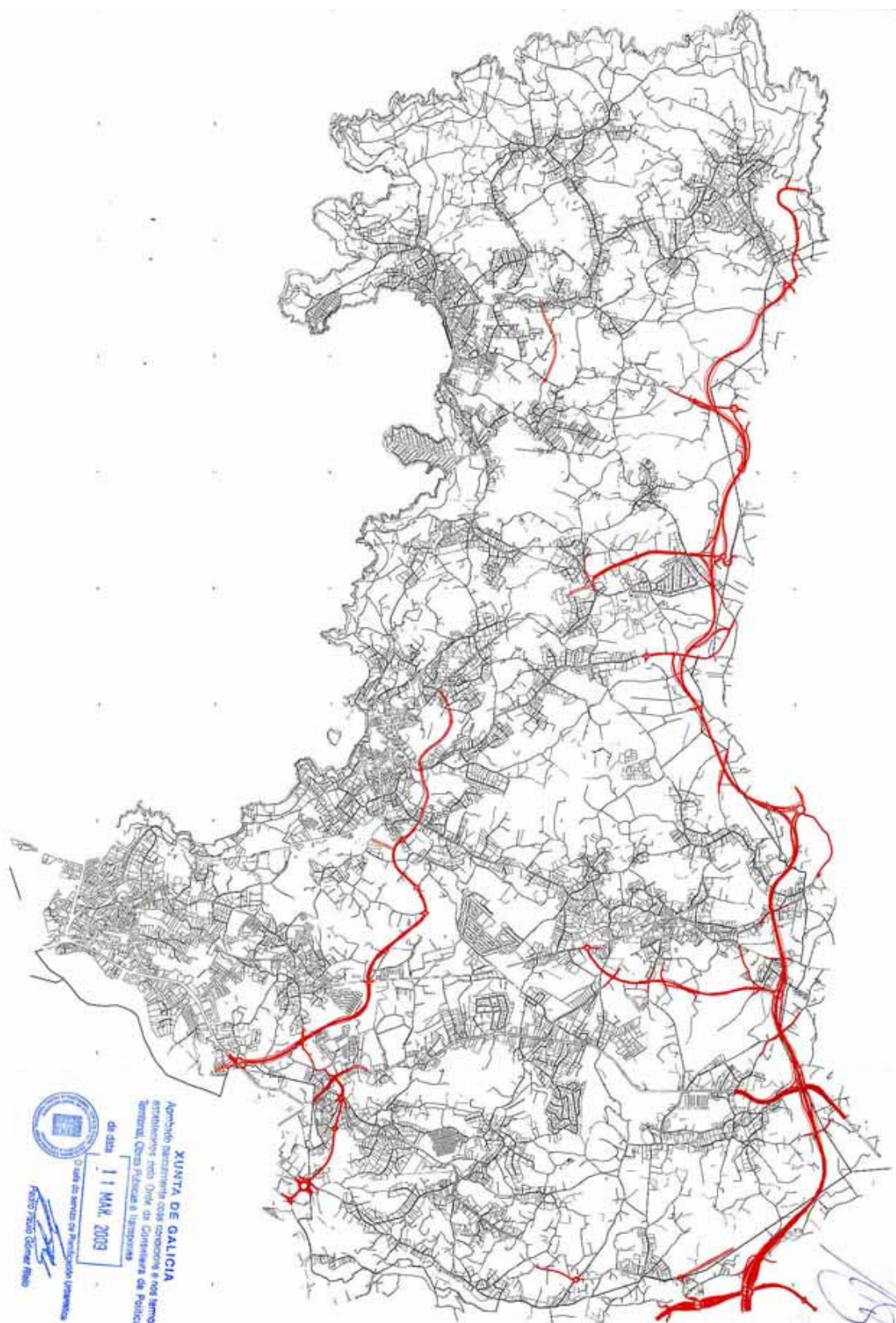
[396] Imaxe 4.5.110. Interpretación Sistema Viario.
 Fonte: Elaboración propia.

O modelo proposto religa as estradas autonómicas entre si baixo unha conexión perpendicular a elas enlazando na autoestrada. Esta se converte así no eixo fundamental da área urbana descargando en parte o peso que aínda ten a N-VI.



[397] Imaxe 4.5.111. Xerarquía Viaria. PXOM 2009.
 Fonte: PXOU Oleiros 2009. Elaboración propia.

Na seguinte imaxe extraída do PXOM de 2009 podemos ver o trazado proposto das novas vías que conforman o novo entendemento da accesibilidade municipal.



[398] Imaxe 4.5.112. Novas Actuación Viarias. PXOM 2009.
Fonte: PXOM Oleiros 2009.

Neste caso, as dúas áreas de intermodalidade proposta son o transporte marítimo ligado co porto de Santa Cruz, e o transporte ferroviario en conexión co apeadeiro do Burgo, “*Superando a visión fragmentaria do transporte (...) diversificando o sistema*”. (Memoria de Ordenación, PXOM 2009, páx. 287). Tanto o planeamento da Coruña como o de Oleiros, en menor medida,

inciden na problemática da mobilidade e apostan por dar solucións dende a óptica do planeamento. Porén, os mecanismos legais nos que se move o planeamento actual, non permiten ir máis aló que das propostas presentadas, sen ningunha vinculación por parte dos organismos sectoriais implicados, convertendo estas propostas en simples desexos que a historia nos confirma a súa difícil posta en práctica. Este é un tema escasamente resolto na urbanística actual, na que por unha banda se atenden ás necesidades de crecemento poboacional, mais pola outra, as necesidades de mobilidade son atendidas a posteriori sen partir dunha visión conxunta da problemática sobre os crecementos futuros. O resultado deste desaxuste ponse de manifesto cando o planeamento se apoia na rede viaria existente para producir novos cachiños de cidade, tendo en conta que a mobilidade actual ten aumentado un 400% nos últimos vinte anos (Díaz, 2000).

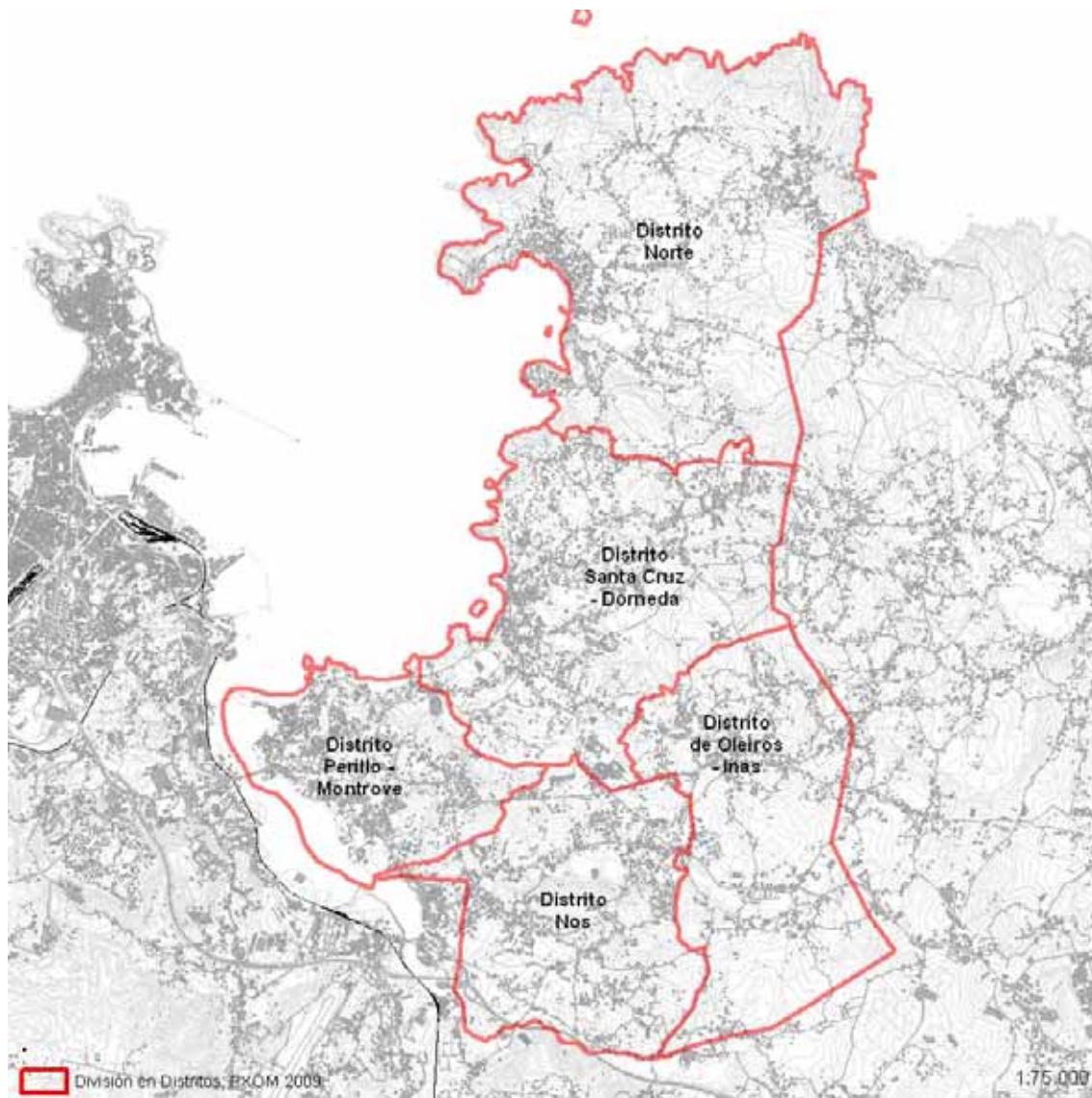
A **ordenación** do PXOM de 2009 se distingue dos seus predecesores no número de actuacións comprometidas, si ben resulta comparable o tamaño global que acada o planeamento.

Ordenanzas en solo urbano. PXOM 2009				
Código	Ordenanza		Características	
1	Núcleos Rurais Tradicionais en vivenda familiar		Aldeas, casares e rueiros de aldea.	
	2A	En Liña	Ámbitos miúdos dos núcleos. Parcela mínima 300 m ² .	
2	Cidade Xardín	2B	Extensión de vivenda	Ámbitos semiconsolidados, viv. Illada. Redución da parcela mínima edificable que pasa a 440 m ² .
		2C	Baixa densidade	Vivenda illada en parcela mínima 1.000 m ² .
3	Transición a Cuarteirón		Sen aliñacións e fondos. Edif máx neta de 1 m ² /m ²	
4	De Cuarteirón		Con aliñación e fondo. Zonas Densas.	
	4.a De Edificación en Liña		Entre medianeiras sen constituír cuarteirón.	
5	Edificación Aberta		Con aliñación e fondo. Zonas Densas. Edif máx sobre parcela de 0,8 m ² /m ² .	
6	Fincas Singulares en solo urbano		Quintas e edificacións de interese con grandes espazos. Edif máx de 0,15 m ² /m ² sobre parcela neta.	
7	De Conservación de Aproveitamento		Actuacións anteriores ao planeamento xeral.	
	7.a de actuacións Unitarias Consolidadas			
	7.b de actuacións Unitarias Consolidadas			
8	Uso Industrial		Talleres e naves ordenados con esta cualificación. Edif máx sobre parcela de 0,7 m ² /m ² . (Cúbica en 3 m ³ /m ²).	
9	DESAPARECIDA NO PXOU DE 1995. Urbanizacións Subsistentes en Solo Urbano		Incorporación mediante ordenanza específica das actuacións urbanísticas anteriores inacabadas.	

[T108] Táboa 4.5.31. Ordenanzas en Solo Urbano do PXOU 1995 de Oleiros
 Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOU de Oleiros de 1995. Normativa Urbanística. Tomo II (páx. 215-244)

Dentro do solo urbano as ordenanzas apenas se ven alteradas. Malia todo, se redefine o tamaño da parcela mínima e se explicita a necesidade de contar con dúas prazas de aparcadoiro por cada vivenda ou 150 m² construídos³⁸⁴.

³⁸⁴ Art. 95 Normativa Urbanística. PXOM de 2009. Oleiros. (páx. 90).



[399] Imaxe 4.5.113. División en Distritos. PXOM 2009.
Fonte: PXOM Oleiros 2009.

Coma novidade se presenta a división do concello en distritos³⁸⁵, que a diferenza do caso coruñés amosa unhas claras intencións de se converter en referentes para accións futuras, pois cada un deles abrangue un núcleo capital que concentra os servizos. Compre engadir que a pesares das referencias parroquias (desaparecidas na noza norte), a vontade da subdivisión haina que observar dende o punto de vista do urbano, e dende aquí, moito máis nido que nos anteriores plans, se constrúe a denominada “cidade xardín” oleirense polo propio plan.

No primeiro achegamento ao plan 2009 compre traer os recintos do solo urbano non consolidado que aumenta no seu número con respecto ás anteriores delimitación como tamén a superficie implicada nos mesmos, qduplicándoa. Recollemos na seguinte táboa os Polígonos en solo urbano non consolidado.

³⁸⁵ Segundo a Lei 9/2002 do solo de Galicia e solo urbano do concello deberá dividirse en distritos para aplicar as obrigas de cesión e reparto de cargas e beneficios.

Distrito	Unidade	Nome	Uso característico	superficie (m2)	Edif (m2/m2)	Aproveit.(m 2)	Residencial (m2)
Norte	POL-01	Lorbé	R. Unifamiliar	2.700	0,40	1.080	1.080
Norte	POL-02	Toural	Unifamiliar VP	16.730	0,40	6.692	6.692
Norte	POL-03	R. Vinculeiros	R. Colectiva	2.332	1,00	2.332	1.691
Norte	POL-04	Santa Ana	R. Colectiva VP	6849	0,60	4.109	3.082
Norte	POL-05	R Curros Enr.	R. Colectiva	2.265	1,00	2.265	1.699
Norte	POL-06	Breixo	Unifamiliar	14.440	0,30	4.332	4.332
Sta Cruz. Dorneda	POL-07	Agueira	Colectiva VP	19.908	0,40	7.963	6.371
Sta Cruz. Dorneda	POL-08	R Viñas Babilo.	R. Colectiva	10.147	1,00	10.147	8.118
Sta Cruz. Dorneda	POL-09	P. Santa Cruz	R. Colectiva	3.698	1,00	3.698	2.589
Sta Cruz. Dorneda	POL-10	R Edu. Pondal	R. Colectiva	2.037	1,00	2.037	1.528
Sta Cruz. Dorneda	POL-11	As Torres	R. Colectiva	4.634	1,00	4.634	3.476
Sta Cruz. Dorneda	POL-12	Romarheiro	Viv e Comercial	18.680	0,40	7.472	3.362
Perillo. Montrove	POL-13	Bastigueiro	Terciario	9.874	0,45	4.443	0
Perillo. Montrove	POL-14	Liáns	Unifamiliar	12.894	0,30	3.868	3.868
Perillo. Montrove	POL-15	Neira. Vilas	R. Colectiva	5.847	1,00	5.847	5.842
Perillo. Montrove	POL-16	R. das Viñas	Unifamiliar VP	20.125	0,70	14.088	12.397
Perillo. Montrove	POL-17	Ponte Pasaxe	R. Colectiva	3.045	0,60	1.827	1.827
Perillo. Montrove	POL-18	Pasaxe-Burgo I	R. Colectiva	4.369	0,60	2.621	2.228
Perillo. Montrove	POL-19	Pasaxe-Burgo II	R. Colectiva	4.400	0,70	3.080	2.618
Perillo. Montrove	POL-20	Pasaxe-Burgo III	R. Colectiva	2.590	0,70	1.813	1.450
Perillo. Montrove	POL-21	Ría do Burgo	R. Colectiva	4.081	0,70	2.857	2.285
Perillo. Montrove	POL-22	A Sesteira	R. Colectiva	13.946	0,70	9.762	7.322
Perillo. Montrove	POL-23	Areal	R. Colectiva	4.500	1,00	4.500	3.376
Perillo. Montrove	POL-24	O Paraíso	Unifamiliar VP	27.276	0,45	12.274	12.274
Perillo. Montrove	POL-25	O Río Montrove	R. Colectiva	8.356	0,30	2.507	2.607
Perillo. Montrove	POL-26	Montrove	Unifamiliar VP	8.134	0,40	3.254	3.254
Perillo. Montrove	POL-27	P. Ibarrola	Unifamiliar	8.575	0,40	3.430	2.744
Nos	POL-28	R Salv. Allende	R. Colectiva	4.475	0,50	2.238	2.238
Oleiros. Iñás	POL-29	A Ferrala	Unifamiliar	10.802	0,30	3.241	3241
Oleiros. Iñás	POL-30	Xubín	Unifamiliar	10.180	0,30	3.054	3.054
Oleiros. Iñás	POL-31	P. Rabadeira	R. Colectiva	7.265	0,75	5.449	3.814
Oleiros. Iñás	POL-32	R Real	R. Colectiva	9.089	0,60	5.453	3.952
Oleiros. Iñás	POL-33	O Rabuñeiro	Unifamiliar VP	17.601	0,40	7.040	7.040
Oleiros. Iñás	POL-34	Iñás	R. Colectiva	9.626	0,35	3.369	3.369
Oleiros. Iñás	POL-35	Mandín	R. Colectiva	7.523	0,35	2.633	2.651
Oleiros. Iñás	POL-36	O Caño	R. Colectiva	8.066	0,35	2.823	2.823
Norte	POL-37	Buinte	Unifamiliar	10.971	0,30	3.291	3.291
Nos	POL-38	O Seixal I	R. Colectiva	14.989	0,50	7.495	6.175
Oleiros. Iñás	POL-39	Fontedouro	Unifamiliar	26.300	0,40	10.520	10.520
Nos	POL-40	O Seixal II	Unifamiliar	9.535	0,30	2.861	2.861
Nos	POL-41	Av das Mariñas	Unifamiliar	8.245	0,30	2.474	2.474
Sta Cruz. Dorneda	POL-42	Lourido	Unifamiliar	19.535	0,30	5.861	5.861
Perillo. Montrove	POL-43	Viñas Tintas	Unifamiliar VP	8.450	0,30	2.535	2.535
Norte	POL	Mera		3.721	0,60	2.233	2.233
Norte	POL	Cabrera I		14.202	0,60	8.521	8.521
Norte	POL	Suviña		6.735	0,60	4.042	4.042
Norte	POL	A Granxa		4.523	0,60	2.714	2.714
Norte	POL	Var. Mera		6.693	0,40	2.678	2.678
Norte	POL	Cabrera II		5.363	0,60	3.218	3.218
Sta Cruz. Dorneda	POL	Santa Cruz		3.946	0,80	3.157	3.157
Sta Cruz. Dorneda	POL	Franzomel I		9.985	0,30	2.998	2.998
Sta Cruz. Dorneda	POL	Franzomel II		2.707	0,20	541	541
Sta Cruz. Dorneda	POL	Coruxo I		10.604	0,20	2.121	2.121
Sta Cruz. Dorneda	POL	Coruxo II		9.574	0,41	3.890	3.890
Perillo. Montrove	POL	Peillo		1.000	1,00	1.000	1.000
Nos	POL	O Seixal		9.782	0,70	6.847	0
Oleiros. Iñás	POL	Oleiros		3.540	1,00	3.540	3.540
Total				517.459		250.768	214.664

Unidade	Nome	altura máx	Zona Verde (m2)	Equip. (m2)	Viario e aparc. (m2)
POL-01	Lorbé	2	730 v-1	0	312
POL-02	Toural	2	1.420 v-119	1.010 re-26	a ordenar
POL-03	R. Vinculeiros	4	1.068 v-115	0	100
POL-04	Santa Ana	3	350 v-62	1.780 dep-44	1.320
POL-05	R Curros Enr.	4	1.100 v-11	0	605
POL-06	Breixo	2	4.000 v-116	0	600
POL-07	Agueira	3	1.000 v-63	2.400 re-33	a ordenar
POL-08	R Viñas Babilo.	3	1.375 v-117-135	1.200 re-34	a ordenar
POL-09	P. Santa Cruz	3	1.695 v-19		850
POL-10	R Edu. Pondal	4	350 v-118	160 re-35	633
POL-11	As Torres	4	1.300 v-120	0	1.263
POL-12	Romardeiro	3	8.100 v-121	840 re-36	2.626
POL-13	Bastiagueiro	3	2660 v-90	0	0
POL-14	Liáns	2	3.300 v-91	0	975
POL-15	Neira. Vilas	4	1.650 v-92	0	1.810
POL-16	R. das Viñas	3	3.645 v-93	640 re-40	4.008
POL-17	Ponte Pasaxe	3	855 v-94	0	1.110
POL-18	Pasaxe-Burgo I	3	1.200 v-48	0	1.187
POL-19	Pasaxe-Burgo II	3	1.015 v-95	0	1.669
POL-20	Pasaxe-Burgo III	3	285 v-96	350 re-41	1.590
POL-21	Ría do Burgo	4	760 v-97	1.952 re-42	649
POL-22	A Sesteira	4	3.508 v-98	494 re-43	1.504
POL-23	Areal	4	1.575 v-99	0	938
POL-24	O Paraíso	2	7.600 v-44	2.600 dep-45	3.330
POL-25	O Río Montrove	2	900 v-100	800 re-44	a ordenar
POL-26	Montrove	2	600 v-101	0	a ordenar
POL-27	P. Ibarrola	2	1.500 v-102	0	1.715
POL-28	R Salv. Allende	3	2200 v-33	0	660
POL-29	A Ferrala	2	1.995 v-110	800 dep-46	3.416
POL-30	Xubín	2	0	1.100 dep-47	1.344
POL-31	P. Rabadeira	3	1.200 v-111	1.200 dep-46	2.232
POL-32	R Real	3	600 v-28	0	1.600
POL-33	O Rabuñeiro	2	4.550 v-112	0	2.460
POL-34	Iñás	2	600 v-136	411 re-52	a ordenar
POL-35	Mandín	2	795 v-113	0	a ordenar
POL-36	O Caño	2	1.500 v-114	0	a ordenar
POL-37	Buinte	2	0	1.130 re-55	a ordenar
POL-38	O Seixal I	3	3.740 v-129	867 re-53	4.965
POL-39	Fontedouro	3	2.100 v-128	1.580 re-54	a ordenar
POL-40	O Seixal II	2	1.224 v-130	370 re-45	a ordenar
POL-41	Av das Mariñas	3	825 v-131	0	a ordenar
POL-42	Lourido	3	5.877 v-132	0	a ordenar
POL-43	Viñas Tintas	3	1.580 v-133	0	a ordenar
POL	Mera		0	0	
POL	Cabrera I		0	0	
POL	Suviña		0	0	
POL	A Granxa		0	0	
POL	Var. Mera		0	0	
POL	Cabrera II		0	0	
POL	Santa Cruz		0	0	
POL	Franzomel I		0	0	
POL	Franzomel II		0	0	
POL	Coruxo I		0	0	
POL	Coruxo II		0	0	
POL	Peillo		0	0	

POL	O Seixal	0	0
POL	Oleiros	0	0
		82.327	21.684

[T109] Táboa 4.5.32. Polígonos en Solo Urbano non Consolidado. PXOM 2009 de Oleiros
Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOM de Oleiros de 2009. Memoria de Ordenación. Tomo II (páx. 329-333)

Os estándares de cumprimento de equipamentos e zonas libres son superados con folgora pola ordenación determinada polo documento urbanístico tal e como podemos observar no punto 2.9 da Memoria de Ordenación (PXOM, 1999, páx. 356).

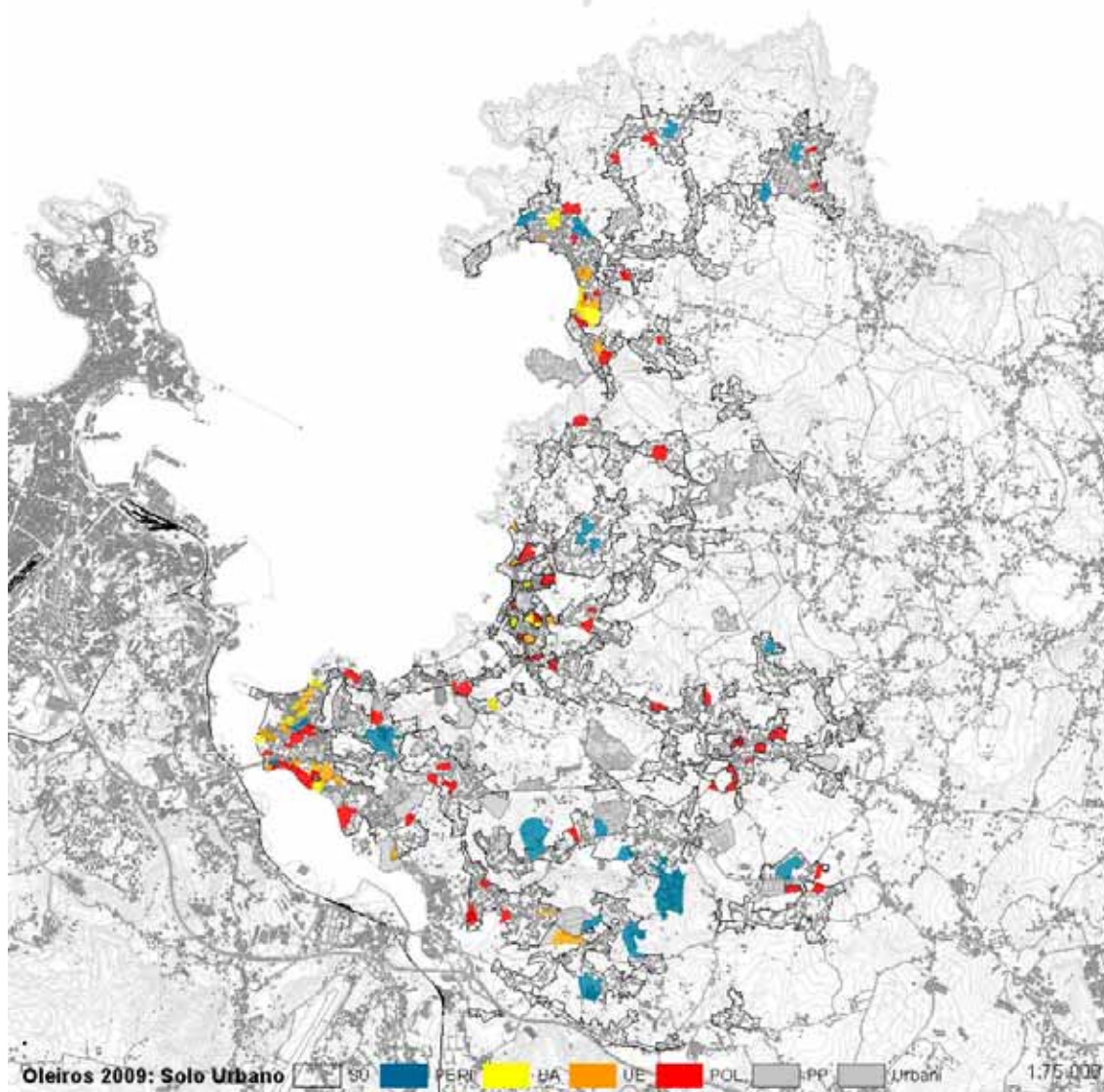
Plans Especiais de Reforma Interior. PXOM 2009											
Distrito	Unidade	Situación	Uso característico	superficie (m2)	Edif (m2/m2)	Aproveit. (m2)	Resid. (m2)	altura máx	Zona Verde m2)	Equip. (m2)	Dens (viv/ha)
Norte	PERI-01-R	Dexo	Unifamiliar	21.037	0,20	4.207	4.207	2	2.104	841	10
Norte	PERI-03-R	Lorbé	Unifamiliar	19.610	0,30	5.883	5.883	2	1.961	784	15
Norte	PERI-04-R	Aba-Lorbé	Unifamiliar VP	18.719	0,40	7.488	7.488	2	1.872	749	20
Norte	PERI-05-R	Mera	Unifamiliar VP	22.380	0,60	13.428	12.085	2	2.238	1.250	25
Norte	PERI-08-R	Xoez	Unifamiliar	16.600	0,30	4.980	4.980	2	1.660	664	15
Sta Cruz	PERI-06-R	O Couto 1	Unifamiliar VP	33.998	0,40	13.599	12.919	2	3.400	1.700	30
Sta Cruz	PERI-07-R	O Couto 2	Unifamiliar VP	14.666	0,40	5.866	5.573	2	1.467	733	30
Perillo	PERI-14-R	P Pasaxe Sur	R Colectiva	3.133	1,00	3.133	3.133	4	313	157	60
Nos	PERI-09-R	O Carballo	Unifamiliar	17.535	0,30	5.261	5.261	2	1.754	877	15
Nos	PERI-10-R	Mesón da Auga	Unifamiliar VP	14.902	0,40	5.961	5.961	2	4.471	745	20
Nos	PERI-11-R	Vilanova-Nos	Unifamiliar	20.025	0,30	6.008	6.008	2	6.008	1.001	15
Nos	PERI-12-R	Coroto	Unifamiliar	46.851	0,20	9.370	9.370	2	14.055	1.406	10
Nos	PERI-13-R	Vilanova	Unifamiliar VP	48.356	0,40	19.342	19.342	2	14.507	1.934	20
Nos	PERI-15-R	Finca Alsina	Terciario	36.323	0,36	12.949	0	3	21.700	1.453	0
Total				334.135		117.475	102.210		77.508	14.294	

Sta Cruz PERI-16-R Montrove Recualificación viaria que abrangue: POL-25 e POL-27 e parte do solo urbano

[T110] Táboa 4.5.33. Plans Especiais de Reforma Interior en Solo Urbano. PXOM 2009 de Oleiros
Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOM de Oleiros de 2009. Normativa Urbanística. Art. 73-91.1 (páx. 73-84)

Como podemos observar na táboa adxunta, os PERI diminúen tanto a edificabilidade total como a superficie sobre o chan respecto ao anterior plan que revisa. Asemade, a maioría dos usos son unifamiliares dentro de índices de edificabilidades que poderíamos considerar como moderados, pero que penalizan calquera intento de planificación mediante transporte público.

Compre dicir que o modelo elixido para a planificación do termo municipal fai que tanto os POL como os PERi aparezan diseminados polo territorio a longas distancias dos que foron chamados Núcleos Principais. Son pezas que actúan de unión entre os desenvolvementos urbanísticos nos solos urbanizables e os núcleos tradicionais. Os POL interiores aos núcleos, en zonas clasificadas como urbanas, buscan a reordenación das pezas delimitadas, con aproveitamentos incrementados e a procura de zonas verdes e equipamentos.



[400] Imaxe 4.5.113. Solo Urbano. Actuacións integradas. PXOM 2009.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOM 2009.

En canto ao solo rústico o PXOM se adapta as categorías do solo que emanan da lei 9/2002. As cales pasamos a numerar sen máis segundo a normativa do devandito PXOM:

Ordenanzas en solo rústico. PXOM 2009	
Código	Ordenanza
9	Solo rústico de protección ordinaria
10	Protección forestal
11	Protección de augas
12	Protección de costas e praias
13	Protección patrimonial, artística ou histórica
14	Protección Agropecuaria
15	Protección de espazos naturais
16	Protección de Interese paisaxístico
17	Protección de Infraestruturas

[T111] Táboa 4.5.34. Ordenanzas en solo non Urbanizable. PXOM 2009 de Oleiros.
 Fonte: Normativa Urbanística. Art.138-146, PXOM 2009, páx. 245-251.

Será no solo urbanizable onde o cambio de escala se fai máis evidente, non so pola superficie implicada que multiplica por oito a do anterior plan senón tamén pola concepción tipolóxica dos sectores que abranguen, en proporcións variantes; vivenda unifamiliar, vivenda colectiva (con porcentaxes variables de vivendas suxeitas a algún réxime de protección) e terciario. Complétase deste xeito a cualificación da acción urbanizadora, evitando a uniformidade monofuncional da que adoeceía o primeiro plan xeral e que se intentou corrixir no segundo. Este modelo vai en sentido positivo no marco dunha política de diminución da mobilidade de media distancia, favorecendo o desprazamento local e a mestura de usos (Calhorpe, 2001; Kagermeier, 2007). Tamén inflúe necesariamente o índice de edificabilidade (López de Lucio, 2004), no que un valor intermedio de 0,5 0,6 m²/m² configura o mínimo necesario para a planificación do transporte público.

Solo Urbanizable Delimitado. PXOM 2009											
Distrito	Código	Nome	Uso característico	superficie (m2)	Edif (m2/m2)	Aproveit. (m2)	Resid. (m2)	altura máx	Zona Verde (m2)	Equip. (m2)	Dens (viv/ha)
Norte	SUD-01	Cividás	Residencial	31.578	0,50	15.789	12.631	3	3.158	1.579	40
Norte	SUD-02	Xentiña	Residencial	49.859	0,50	24.930	24.930	3	4.986	2.493	40
Santa Cruz	SUD-03	Arillo	Residencial	40.999	0,63	25.829	20.583	4	4.100	2.583	50
Santa Cruz	SUD-04	SC. Coruxo	Resid - Terciar.	99.677	0,65	64.790	48.543	4	9.968	6.479	45
Perillo	SUD-05	Icaria IV	Resid - Terciar.	62.874	0,63	39.611	25.778	3	6.287	3.961	45
Nos	SUD-06	Alsina	Residencial	104.826	0,50	52.413	41.930	3	10.483	5.241	40
Oleiros	SUD-07	A Pezoca	Residencial	48.892	0,48	23.468	18.775	3	4.889	2.347	45
Nos	SUD-08	O Carballo	Residencial	36.206	0,44	15.931	15.931	3	3.621	1.593	40
Oleiros	SUD-09	A Covada	Residencial	59.655	0,48	28.634	28.634	3	5.966	2.863	45
Santa Cruz	SUD-10	Viñas de Babil.	Resid - Terciar.	129.581	0,63	81.636	65.309	4	12.958	8.164	50
Santa Cruz	SUD-11	Dorneda. Golf	Resid - Terciar.	1.152.695	0,11	127.949	109.506	3	115.270	15.000	6
Norte	SUD-12	A Gándara	Residencial	109.337	0,40	43.735	39.361	3	10.934	4.373	35
Norte	SUD-13	Santa Ana	Residencial	42.511	0,40	17.004	15.304	3	4.251	1.700	35
Santa Cruz	SUD-14	Aguieira	Residencial	38.177	0,40	15.271	13.744	3	3.818	1.527	35
Perillo	SUD-15	O Río. Montr.	Residencial	93.166	0,40	37.266	33.540	3	9.317	3.727	35
Oleiros	SUD-16	Iñás III	Residencial	29.869	0,30	8.961	8.065	3	2.987	896	30
Perillo	SUD-17	Monte Sino	Residencial	27.500	0,30	8.250	7.425	3	2.750	825	30
Oleiros	SUD-18	O río. Rabuñeiro	Residencial	112.863	0,44	49.660	44.694	3	11.286	4.966	40
Oleiros	SUD-19	Os Regos	Terciario	42.155	0,40	16.862	0	2	4.216	843	0
Norte	SUD-20	O Real	Residencial	54.700	0,20	10.940	10.940	2	5.470	1.094	7
Total				2.367.120		708.929	585.623		236.712	72.255	

[T112] Táboa 4.5.35. Solos Urbanizables Delimitados. PXOM 2009 de Oleiros.
Fonte: Normativa Urbanística. PXOM 2009, páx. 42-60. Elaboración Propia.

Mención aparte merece o SUD-11 Dorneda – Campo de Golf, que prevé unha ocupación para este uso de 580.000 m², conformando unha nova peza autónoma no territorio de 127.949 m² edificables repartidas entre un 15% terciario e un 85% residencial. Compre salientar a advertencia de introducir a variedade tipolóxica das vivendas como elemento de deseño obrigado.

Asistimos nos últimos anos á proliferación deste tipo de usos. Escasamente introducido nas nosas latitudes, a vocación turística resutal innegable, aparelado a unha situación económica favorable e dirixido a un sector da sociedade con gran poder adquisitivo. Aseguran a súa viabilidade económica incorporando para as mesmas a construción de áreas residenciais, aumentando deste xeito o teito de vivenda incorporada ao solo.

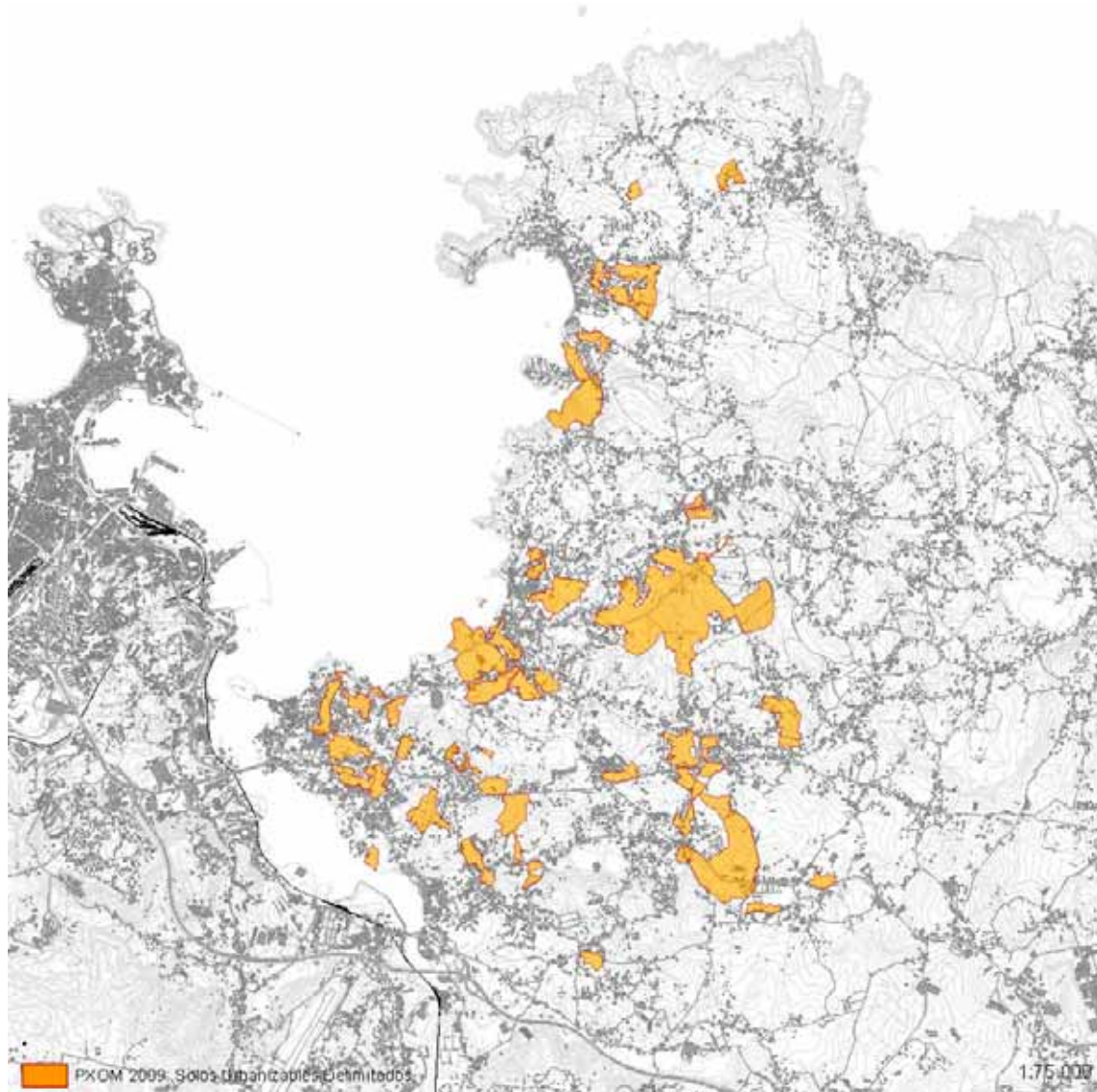


[401] Imaxe 4.5.114. Proliferación de áreas residenciais asociadas a usos turísticos na rexión do Algarve. 2010.
Fonte: Google Maps. Elaboración propia.

Os solos urbanizables delimitados teñen os seguintes sistemas xerais imputados.

Solo Urbanizable Delimitado. PXOM 2009			
Código	Sistema Xeral Imputado		
SUD-01	6.494 dep-49	Zona Deportiva Dexo	
SUD-02	1.448	Variante de Mera	
SUD-03	12.738 dep-49	Zona Deportiva Dexo	
SUD-04	11.020 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-05	4.736	Eixe Transversal Avda. Rosalía en Santa Cruz	
SUD-06	23.400 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-07	3.124	Circunvalación de Santa Cruz	
SUD-08	13.470 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-09	21.280 ZV-12	Parque do Río San Pedro	
SUD-10	3.324	Variante N-VI - Avda. Rosalía	
SUD-11	8.914	Equip. Sanitario	
SUD-12	8.060 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-13	6.804 Vial 20 (PSCV)	Traza Circunvalación Oleiros	
SUD-14	9.300 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-15	14.470 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-16	34.870 ZV-13	Parque fluvial de Santa Cruz	
SUD-17	9.680	Variante de Santa Cruz	
SUD-18	47.880 v-15	Parque do Castro de Xaz	
SUD-19	7.388	Conexión Viaria	
SUD-20	14.950	Depuradora de Oleiros	
SUD-21	2.300	Circunvalación curta de Mera	
SUD-22	7.460	Variante de Mera	
SUD-23	11.496 D-18	Equip. Docente en Nós.	
SUD-24	7.263	Reserva de aparcadoiro en solo rústico	
SUD-25	8.500 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-26	7.620 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-27	20.382 D-18	Equip. Docente en Nós.	
SUD-28	4.138 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-29	3.784 ZV-5	Parque Metropolitano de Lláns	
SUD-30	21.281 ZV-11	Parque de Miraflores	
SUD-31	13.719 ZV-11	Parque de Miraflores	
SUD-32	7.587 ZV-12	Parque do Río San Pedro	
SUD-33	0		
Total	378.880		

A seguinte imaxe amosa a distribución dos SUD (PXOM 2009) e os 24 incorporados do PXOU. Nela, podemos observar a localización non sempre coincidente cos núcleos principais, de tal xeito que se consegue un reparto dos solos atendendo á oportunidade financeira dos mesmos así como da súa accesibilidade.



[402] Imaxe 4.5.115. Solos Urbanizables Delimitados e incorporados polo PXOM 2009 de Oleiros.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOM 2009.

Constátase ante todo a cuantía dos solos urbanizables non programados con planeamento en desenvolvemento (verdadeiros motores do crecemento oleirense) que pasan ao réxime transitorio. Pódese engadir que existe un gran número de propostas que pasan a se urbanizables delimitadas ás que se lles asigna sistemas xerais, reducíndose así, o número de urbanizables diferidos respecto do planeamento xeral anterior.

En canto ao solo urbanizable non delimitado, basicamente se insiste nas delimitacións rexistradas nos anteriores plans, con pequenas incorporacións que aproveitan a nova accesibilidade da Vía Ártabra. Como se dixo no paragrafo anterior, estes reducen a súa superficie na metade, que pasa a ser de 245,6 Ha. cunha edificabilidade máxima de 672.989 m².

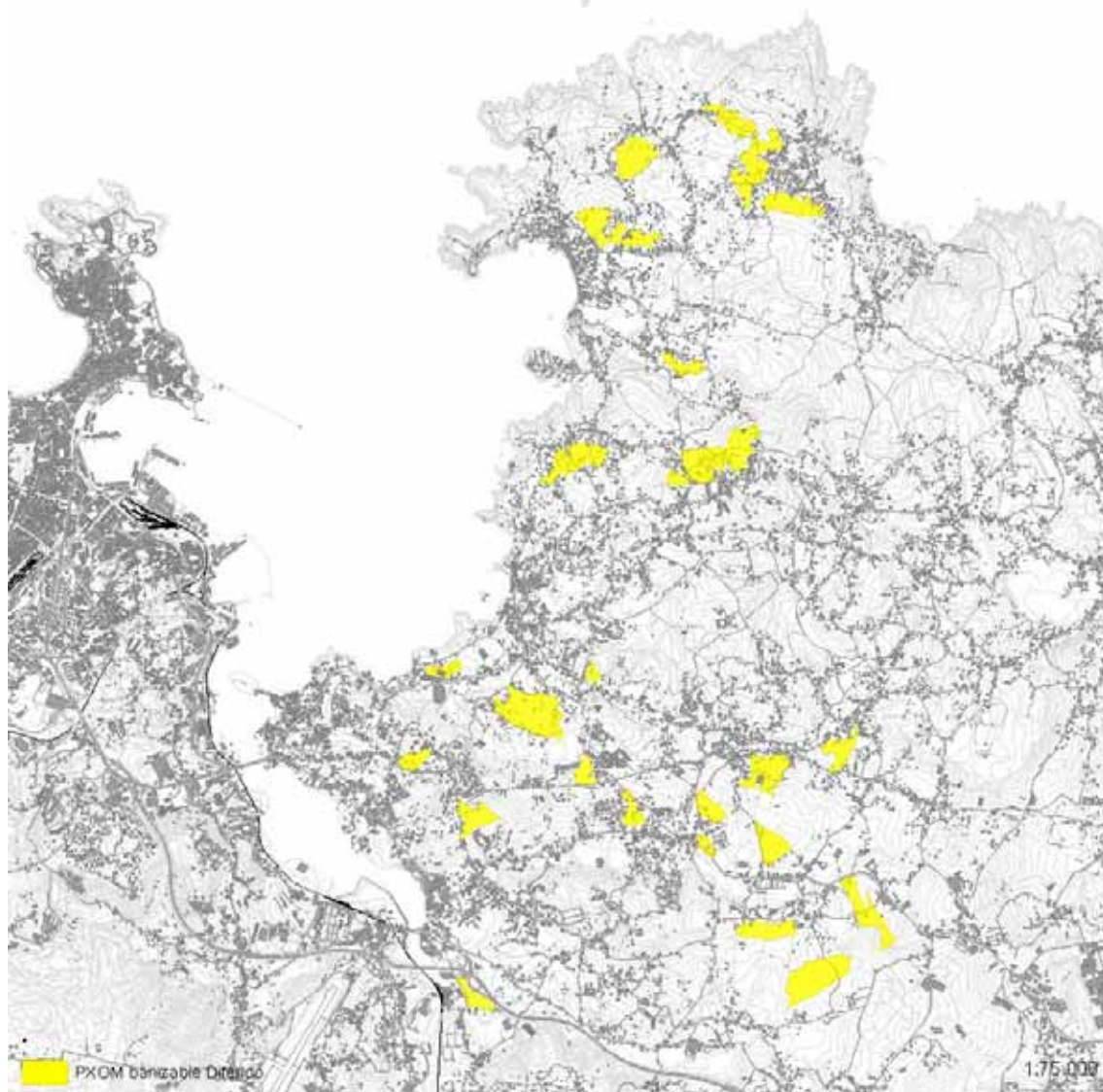
Solo Urbanizable Non Delimitado. PXOM 2009											
Distrito	Código	Localización	Tipo	superficie (m2)	Edif (m2/m2)	Aproveit. (m2)	Resid. (m2)	altura máx	Zona Verde m2)	Equip. (m2)	Dens (viv/ha)
Norte	SUND-01	Agra de Suviña	A	138.524	0,20	27.705	27.705	2	13.852	2.770	14
Norte	SUND-02	Dexo I	A	82.246	0,20	16.449	16.449	2	8.225	1.645	14
Norte	SUND-03	Carballos	A	158.017	0,20	31.603	31.603	2	15.802	3.160	14
Norte	SUND-05	Lorbé	A	95.947	0,20	19.189	19.189	2	9.595	1.919	14
Norte	SUND-07	O Xabroón	B	98.246	0,30	29.474	17.744	3	9.825	2.947	25
Norte	SUND-09	Maianca	A	39.384	0,20	7.877	7.877	3	3.938	788	14
Santa Cruz	SUND-11	Breixo	A	143.200	0,20	28.640	28.640	3	14.320	2.864	14
Santa Cruz	SUND-12	Arillo	A	225.476	0,20	45.095	45.095	3	22.548	4.510	14
Santa Cruz	SUND-15	Bastiaqueiro	C	30.293	0,30	9.088	3.181	3	3.029	606	5
Santa Cruz	SUND-16	O Catasol	B	256.200	0,30	76.860	66.612	3	25.620	7.686	25
Perillo	SUND-18	O Pinar. A Pedr.	A	46.600	0,20	9.320	9.329	3	4.660	932	14
Perillo	SUND-19	O Carballo	A	61.384	0,20	12.277	12.277	3	6.138	1.228	14
Oleiros	SUND-21	A Cova	B	102.048	0,30	30.614	26.533	3	10.205	3.061	25
Oleiros	SUND-22	Condús	B	128.758	0,30	38.627	33.477	3	12.876	3.863	25
Perillo	SUND-23	O Vieiro	A	62.006	0,20	12.401	12.401	3	6.201	1.240	14
Nós	SUND-26	A Barcala	D	47.047	0,50	23.524	0	-	4.705	941	0
Oleiros	SUND-28	Iñás. Os Vilares	D	119918	0,50	59.959	0	-	11.992	2.398	0
Santa Cruz	SUND-30	A Ferrala	A	20.908	0,20	4.182	4.182	3	2.091	418	14
Norte	SUND-34	Cividás	A	82.403	0,20	16.481	16.481	2	8.240	1.648	14
Santa Cruz	SUND-35	Montrove	A	43.372	0,20	8.674	8.674	3	4.337	867	14
Oleiros	SUND-37	As Pedreiras	C	42.409	0,30	12.723	4.453	3	4.241	848	5
Oleiros	SUND-38	Iñás IV	A	88.724	0,20	17.745	17.745	3	8.872	1.774	14
Oleiros	SUND-40	Os Vilares	D	212.689	0,50	106.345	0	3	21.269	4.254	0
Oleiros	SUND-41	Pazo de Miranda	A	87.795	0,20	17.559	17.559	3	8.780	1.756	14
Oleiros	SUND-43	A Xesta	C	20.000	0,30	6.000	2.100	3	2.000	400	5
Santa Cruz	SUND-46	Lourido I	A	22.890	0,20	4.578	4.578	3	2.289	458	14
Total				2.456.484		672.989	433.884		245.648	54.982	

[T114] Táboa 4.5.37. Solos Urbanizables Non Delimitados ou Diferidos. PXOM 2009 de Oleiros.
Fonte: Normativa Urbanística. Art. 68-70, páx. 61-68. Elaboración Propia.

Áreas do Solo Urbanizable non Delimitado. PXOM 2009				
Areas	Densidade (viv/ha)	Edificabilidade (m2/m2)	Superficie Mínima	Tipoloxía
Area tipo A	14	0,20	3 Ha.	Cidade xardín
Area tipo B	25	0,30	3 Ha.	Residencial baixa densidade
Area tipo C	5	0,30	Área completa	Mixto Residencial (máx 35%)-Servizos.
Area tipo D	0	0,50	5 Ha.	Industrial-Servizos

[T115] Táboa 4.5.38. Clasificación do Solo Urbanizable non Delimitado. PXOM 2009.
Fonte: Normativa Urbanística. Páx. 62-63. PXOM 2009.

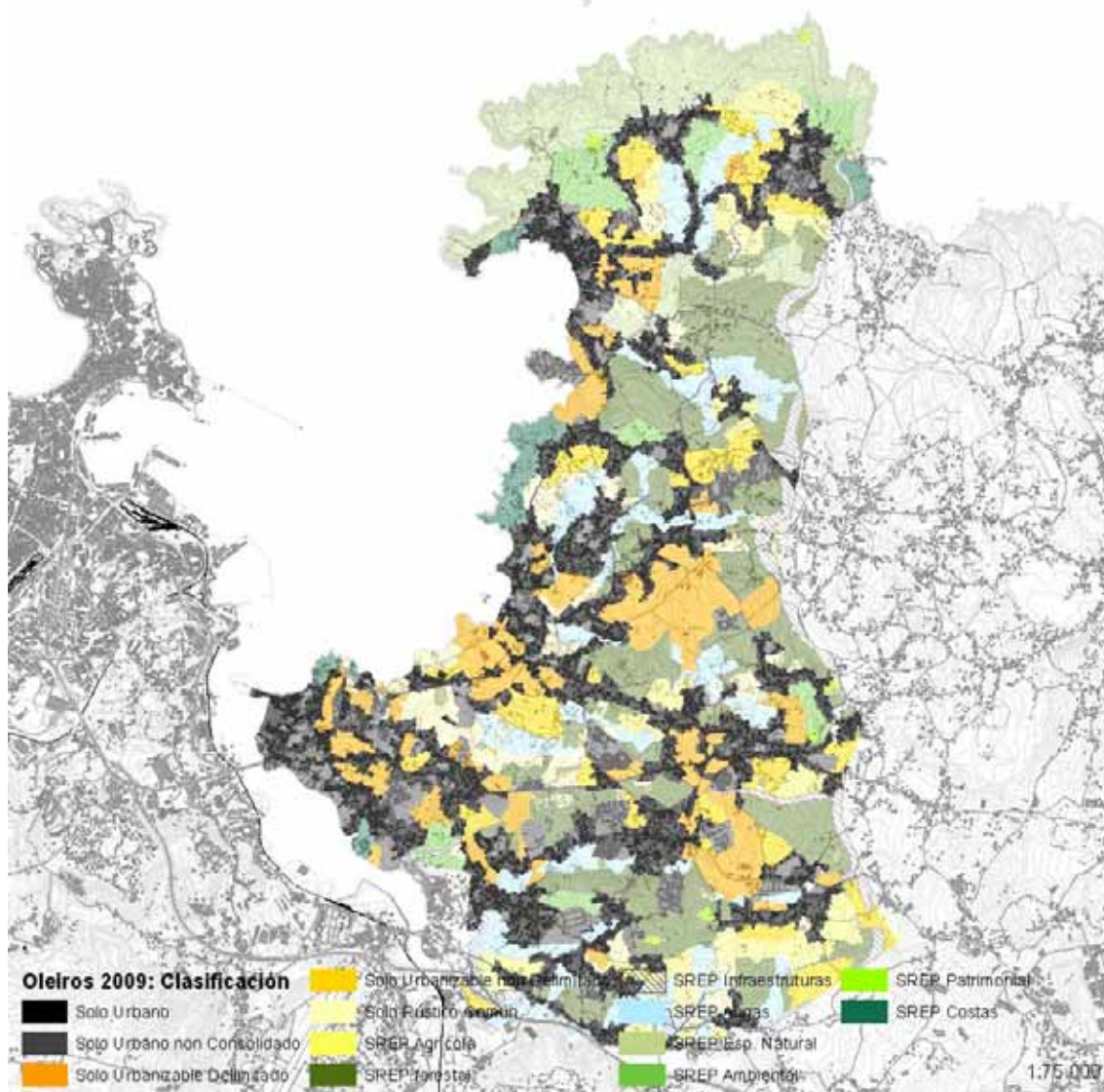
Advertimos un transvase dos solos non programados cara o seu desenvolvemento ao longo de gran parte da costa, aparecendo novas pezas de unión a carón destes solos. Así, a separación entre os núcleos principais aparecerá como unha estreita franxa a modo de corredor natural polo que discorre un rego de singular importancia dentro do concello, que recolle as augas dos regatos máis pequenos que proveñen das partes altas do termo municipal. A realización dos obxectivos do PXOM 2009 suporá a definitiva unión dos diversos núcleos tradicionais, no que o espazo natural actuará como somera berreira de separación. Asistiremos á definitiva conversión do herdado espazo agrícola cara un espazo urbanizado con



[403] Imaxe 4.5.116. Solo Urbanizable non Programado. PXOU 1995.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOU 1995.

Por outra banda, o desenvolvemento do SUNP-I33-R en Iñás do anterior plan en pleno período de inserción da industria e establecementos comerciais levou a desestimar a delimitación de grandes bolsas para estes usos restando aquelas xa delimitadas no anterior plan, especialmente as ligadas á estrada N-VI con función escaparate. Non obstante existe unha especialización do territorio que impide a introdución de este tipo de usos por resultaren incompatibles cos desexos do propio planeamento, complementado coa oferta existente dentro da área urbana, no resto de concellos.

Pola contra, no distrito norte redelimitáanse áreas de moi baixa densidade ligada ao singular valor ecolóxico da Costa de Dexo como patrimonio natural. O distrito Oleiros-Iñás destácase dos máis pola cantidade de solo destas características ofertado en clara sintonía coa apertura do futuro vial-19 ou Vía Ártabra.



[404] Imaxe 4.5.117. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. PXOU 1995.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación. PXOU 1995.

O plan xeral elabórase tendo en conta as taxas de crecemento actuais, en plena creación dun área urbana no que se atopa inmerso, máis non resulta coherente co descenso xeralizado do mercado inmobiliario, e prosegue na liña marcada polo anterior planeamento.

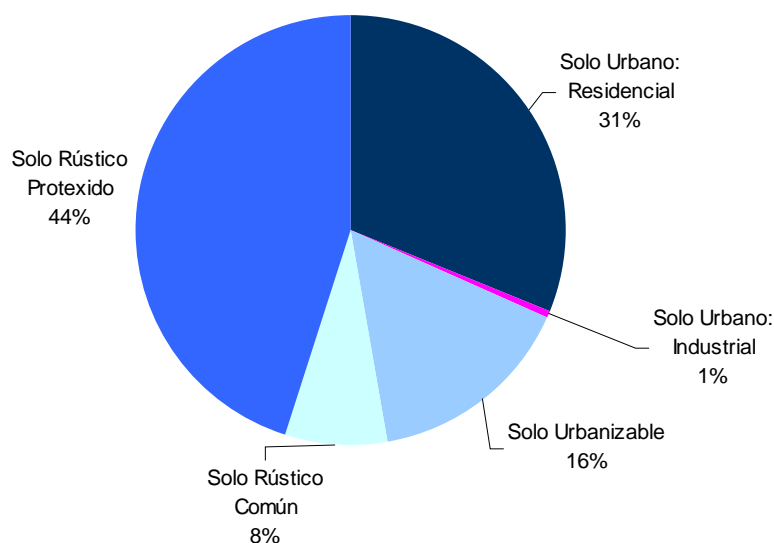
PXOM 2009	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	1.378
Solo Urbano: Residencial	1.352
Solo Urbano: Industrial	26
Solo Urbano: Núcleo Rural	0
Solo Urbanizable	685
Solo Rústico Común	328
Solo Rústico Protexido	1.966
Total	4.357

[T116] Táboa 4.5.39. Clase de solo: Superficie ocupada. PXOM 2009
 Fonte: Elaboración Propia a partir do PXOM 2009

O solo urbano aumenta de tamaño grazas á incorporación total das urbanizacións desenvolvidas os anos anteriores e que acadaron a finalizar cada unha das etapas de tramitación, xestión e construción. Tamén se produciron certos reaxustes na delimitación en zonas anexas que foron engadidas grazas ao crecemento da rede de servizos públicos . Así pasa de ocupar o 26% do solo en 1995 ata o 31% no PXOM de 2009.

Dentro do solo urbano, o plan distingue entre as vivendas que se poden desenvolver de maneira directa coa solicitude da pertinente licenza, e os solos incluídos en calquera das unidades integrais de urbanización (PERI, POL, principalmente). No primeiro caso o número de vivendas achega unha cantidade de 1.615 novos fogares, mentres que no segundo a aportación é maior xa que achega 2.128 novas vivendas.

Plan Xeral de Ordenación Municipal, 2009



[G139] Gráfico 4.5.17. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Oleiros. PXOM 2009.
Fonte: Elaboración propia a partir do PXOM de Oleiros de 2009.

Para o solo urbanizable, temos que advertir a inclusión neste traballo dentro do réxime transitorio daquelas pezas que si ben dispoñen de tódolos documentos axustados aos prazos legais, aínda non remataron a total finalización das obras. O número total de hectareas así desenvolvidas acada as 210, polo que o novo solo urbanizable *sensu extrictus* alcanza as 481 Ha³⁸⁶.

Seguindo o criterio dos planos de ordenación do planeamento, o solo urbanizable pasa do 13% ao 16% nestes quince anos de vixencia do PXOU de 1995. Os novos solos urbanizables dispoñen dunha capacidade potencial de 5.297 novas vivendas, que sumadas ás anteriores, dan como resultado 8.740 vivendas priorizadas para un horizonte de 16 anos e 16.606 novos habitantes (1,9 hab/viv). Estas cifras indican unha poboación de 46.900 persoas para o ano 2022 cifra que podemos considerar de realista segundo as proxeccións do IGE. Pola súa

³⁸⁶ Número extraído das análises *ex profeso* para este traballo doutoral, e coincidente co resultado aportado pola memoria do PXOM 2009 no seu punto 5: As Magnitudes do Plan, que rexistra un valor de 477 Ha.

banda, o solo urbanizable non delimitado ou diferido, presenta unha reserva de 3.417 vivendas³⁸⁷ dentro dunha superficie de 242,65 Ha segundo as estimacións do plan.

Por último, apréciase unha pequena diminución no solo rústico especialmente protexido que pasa do 47% ao 44% da superficie do termo municipal. Máis intenso é o acontecido no solo rústico común, que reduce a súa proporción respecto do anterior Plan Xeral en cinco puntos porcentuais pasando do 13% ata o 8%.

No gráfico adxunto 4.5.18 recóllense tódolos desenvolvementos de planeamento parcial no termo municipal de Oleiros, incluídos como sectores nos plans xerais estudados. Neste caso, se deixan ao marxe as urbanizacións e parcelación que sendo obxecto de estudo individualizado neste traballo³⁸⁸, non forman parte do corpus do planeamento urbanístico desenvolvido baixo un planeamento de rango superior.

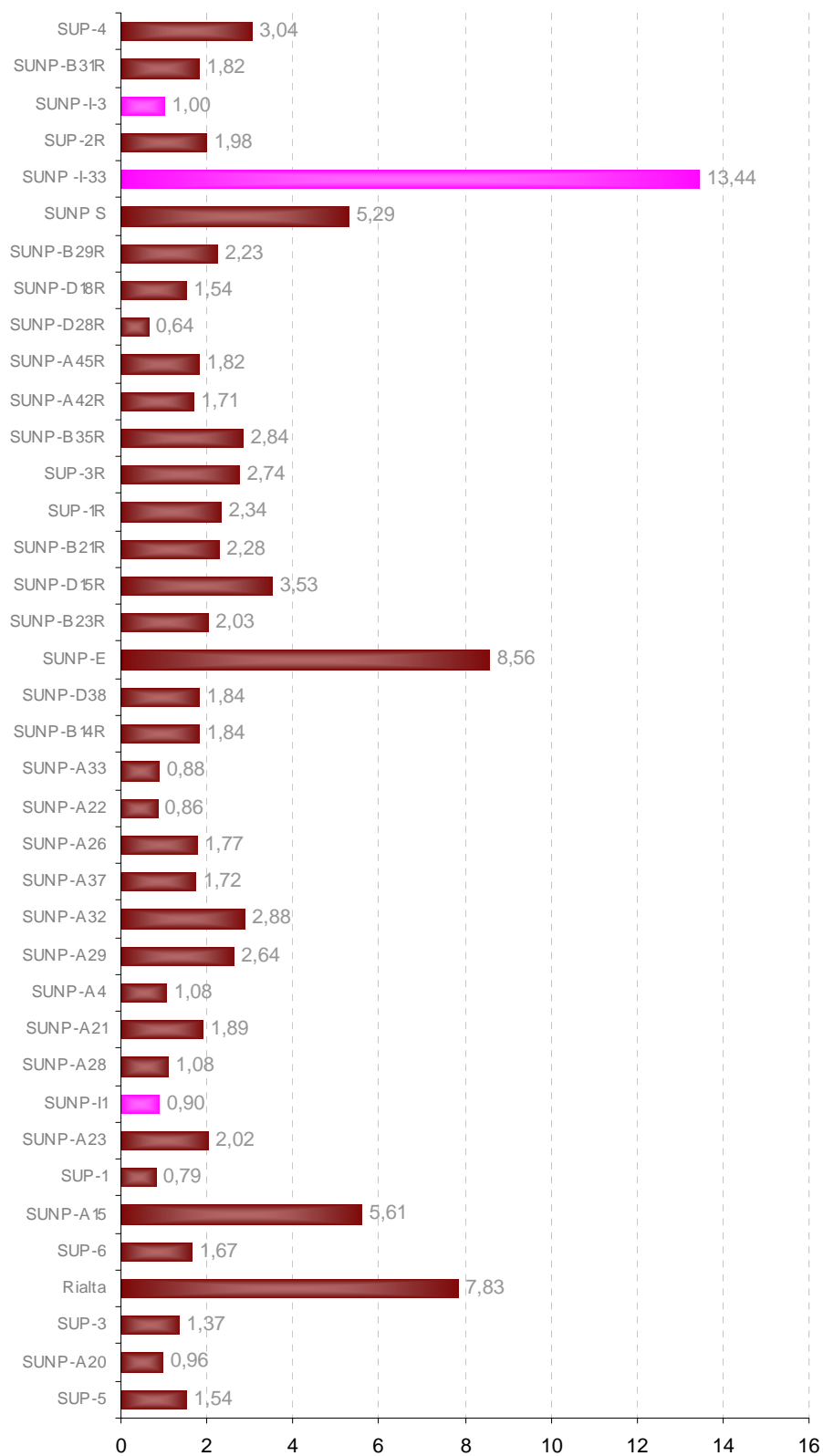
O solo adicado a actividades industriais e comerciais de maneira específica achega tan só o 15% da superficie desenvolvida, mentres que o protagonista das actuacións é, sen lugar a dúbidas a vivenda residencial, hoxe en día como fogar principal. O tamaño das urbanizacións e variable, pero por regra xeral, podemos dicir que existe un reparto do 2% de solo de cada unha delas. Sen embargo, destacan entre as outras as urbanizacións de Rialta (incorporada dun proxecto anterior como plan especial), SUNP-A15 Os Regos, SUNP-E As Gobernas, e SUNP-S Punta de Canide (en parte incorporado tras un longo período de adaptación ás sucesivas leis). O SUNP-A15 representa o paradigma construtivo do primeiro plan xeral, onde non existía variedade tipolóxica pero a concentración de vivendas posibilitou a creación dun pequeno centro de servizos así como o desenvolvemento de centros educativos no interior da proposta. Os desenvolvementos acollidos ao plan de 1995, ao incorporar vivenda colectiva, xeran na súa contorna pequenas áreas con maior densidade que, si ben non conseguen en se converter en centros polarizadores dun espazo máis amplo, si permiten concentrar os servizos comúns a cada sector.

O gráfico 4.5.19 amosa a diminución do solo rústico en favor do urbano onde o solo urbanizable xoga o papel de transmisor en proporción case constante. Esta situación indica que de manterse os parámetros de crecemento actuais, o solo rústico común podería esgota-la súa superficie na vindeira revisión do planeamento. Un troco do modelo urbanístico levaría a potenciar os núcleos principais con aumento da densidade zonal, factor este, que incidiría positivamente na planificación dun sistema de transporte público. O modelo residencial-expansivo de Oleiros, con áreas de media ou baixa densidade, entra en contradición cos criterios de potenciación dos núcleos centrais. Asemade, este modelo se apoiou na antiga rede de estradas, sen dotar as áreas de planeamento parcial das zonas de reserva para a futura ampliación destas vías que se presumían como as mellor capacitadas para soportar este crecemento.

³⁸⁷ A superficie estimada das vivendas é de 126 m² por vivenda de tipoloxía uniforme.

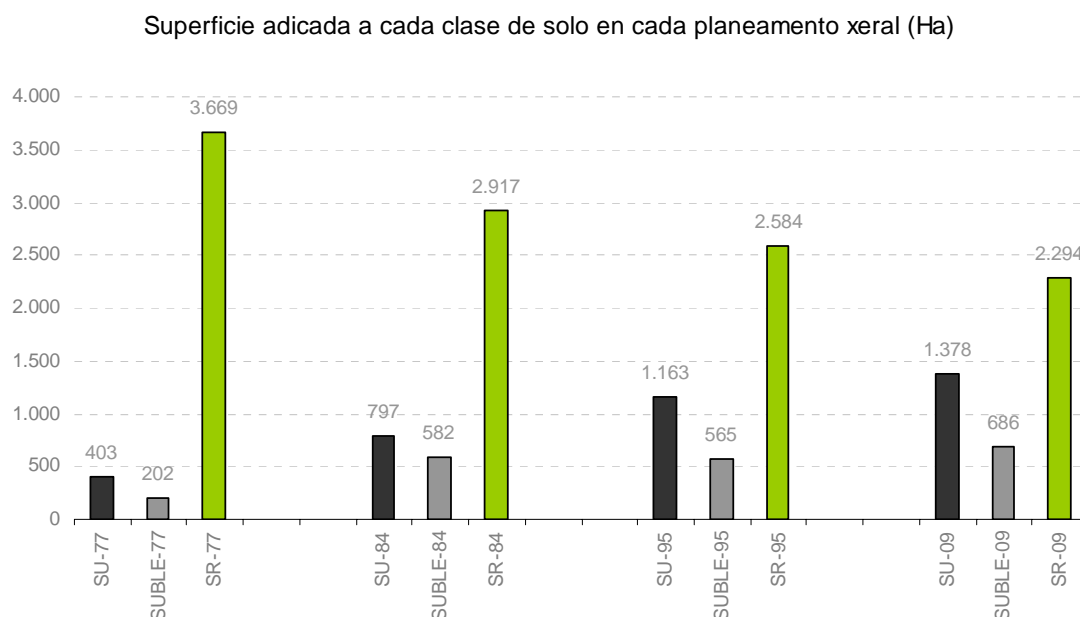
³⁸⁸ Referidas á primeira parte do tema adicado ao concello de Oleiros. Para unha análise poolo miúdo pódese consultar Martínez (1981): Oleiros, formas de asentamento urbano. Do mesmo autor, "A ocupación da Costa no Termo municipal de Oleiros. O caso de Perillo", en *Obradoiro* num. 7 (1981) p. 82-89.

Porcentaxe de cada Plan sobre o Solo Desenvolvido Total



[G140] Gráfico 4.5.18. Porcentaxe de solo ocupado por cada sector no termo municipal de Oleiros.
 Fonte: Elaboración propia a partir do planeamento de desenvolvemento do concello de Oleiros.

A substitución do modelo de crecemento ao longo da estrada foi eliminado a prol do asentamento de bolsas edificables alleas á orixinaria estrutura parcelaria, que se conectan nun ou dous puntos da rede viaria (Martínez el al. 2008, Nárdiz, 2008), sen a previsión de maiores reservas de solo para incorporar sistemas de transporte alternativos e máis acorde coas políticas de sustentabilidade actuais. Trasládase o problema da mobilidade comarcal ao organismo inmediatamente superior, ao carecer o municipios de regras claras, e mesmo de capacidade económica, para dar solución a un conflito xerado dende a mesma idea de crecemento ilimitado é expansivo.



[G141] Gráfico 4.5.19. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
Fonte: Elaboración propia a partir do planeamento xeral do concello de Oleiros.

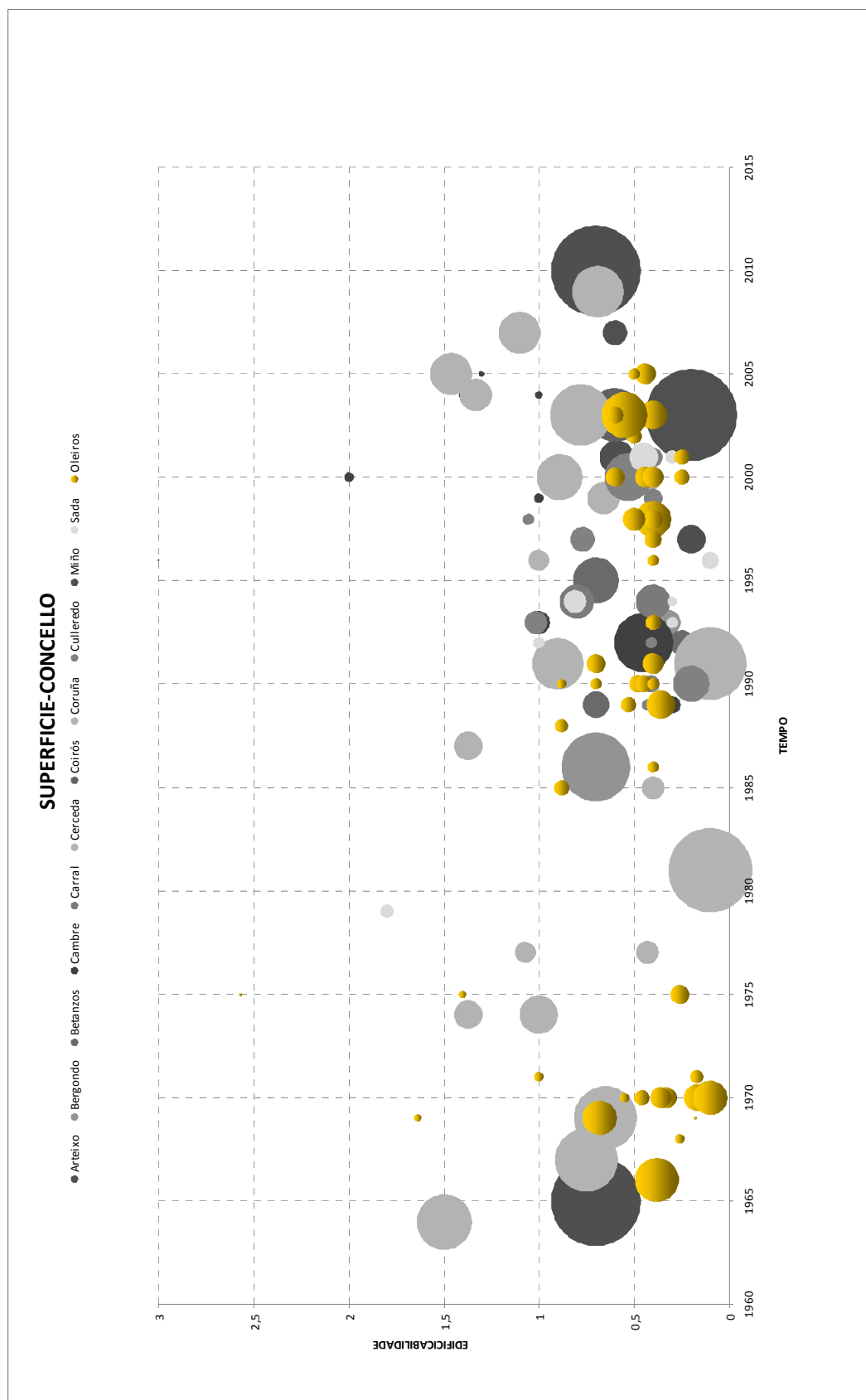
A particular situación oleirense demostra que o crecemento urbanístico non pode ser alleo as políticas de mobilidade, e que un e outro teñen que ser planificados ao mesmo tempo. Urxe, Oleiros e o mellor exemplo para demostralo, que a lexislación urbanística recolla a planificación do transporte comarcal como un elemento máis a ter en conta cando se exerza a actividade planificadora. A translación deste problema a instancias alleas ás propias do crecemento urbanístico crea situacións de moi difícil resolución *a posteriori*. A proposta de uso da estación do Burgo (En Culleredo) e da rampla do Porto de Santa Cruz (Oleiros) esixe a acomodación do solo circundante para a correspondente ruptura de carga que se produce (aparcadoiros disuasorios, deseño dunha rede de liñas de autobuses, etc.) que escapan ás xustificacións dun modelo legal de plan xeral nado según a “Ley de 12 de mayo de 1956” e preocupado polas cuestións xurídico-administrativas de reparto de cargas e beneficios na transformación do solo, no seu momento innovadora e de gran interese.

Cabe preguntarnos tamén, se o ámbito do concello é o máis idóneo para ostentar as competencias en materia de creación de solo en zonas, que como vemos responden a dinámicas de asentamento poboacional que escapa á visión municipal. Non se pon en tela de xuízo a existencia da competencia municipal para xestionar as devanditas áreas, nin sequera a

existencia do mesmo concello, senón a posibilidade de trasladar as políticas de creación de solo a un órgano capaz de ter unha visión máis ampla na escala real á que responden as áreas urbanas hoxe en día.

En síntese, podemos dicir que a rica experiencia acumulada nun concello das características de Oleiros (só nos últimos anos o concello de Ames tamén na provincia de A Coruña parece seguir a mesma senda), debe servir como campo de análise exclusivo para posteriores investigacións. Neste traballo recollamos a meirande parte das urbanizacións e todo o proceso de transformación do solo urbanizable dende o Plan Xeral de 1984 ata os nosos días. O gráfico adxunto nos dá pé a face-los seguintes comentarios:

- A transformación do solo oleirense é un proceso que afonde as súas raíces xa no século XIX coa construción das primeiras casas de campo (Martínez, 1984), e sobre todo despois da construción das estradas provinciais superpostas ao que fora a orixinaria estrutura parcelaria. Aparece así a residencia de segunda ocupación, en contacto coa estrada. Isto sucede así dadas as extraordinarias condicións ambientais e paisaxísticas da península de Oeiras-Sada. Ata a Guerra Civil, foron varios os intentos por colonizar os espazos contiguos ás praias (Martínez, 1982), sen que se materializara ningún deles.
- Son os anos sesenta e setenta, en plena transformación dunha sociedade agraria cara outra industrial e en plena expansión do concello da Coruña, cando o territorio oleirense se converte en captor de actuacións urbanísticas para unha poboación crecente.
- Os movementos veciñais xunto coa primeira corporación democrática consegue paraliza estas actuacións, ao marxe de calquera visión territorial coherente, na procura do máximo beneficio económico. Para elo, se redactan dous documentos de fundamental transcendencia; As Directrices de Política Urbanística que dirixirán os obxectivos principais do planeamento e o proxecto de Delimitación do Solo Urbano e Zonas de Protección como documento gráfico que servirá de referencia para a redacción do primeiro plan xeral.
- Os sucesivos planeamentos dirixirán dun xeito dual o crecemento que se ten dado. En primeiro lugar co desenvolvemento e reforzamento dos chamados núcleos principais aos que se lles anexa o solo urbanizable programado (que non sempre se leva á práctica). En segundo lugar una deslocalización do solo urbanizable diferido ou non programado que leva aparelado a posta en servizo de máis de 1.500 hectáreas de solo urbanizado principalmente para vivenda unifamiliar en baixa densidade. Compre distinguir entón o que son os obxectivos do Plan, o mesmo Plan e a xestión do Plan.
- O Plan é alleo a resolver problemas de mobilidade crecente, malia o plantexamento de apertura de novas vías, e de recomendacións para usar o transporte marítimo e a estación do Burgo (no concello de Culleredo). Máis aló destas propostas, o sistema viario se considera suficiente para dar cabida ao crecente número de vivendas. Se produce así unha conversión das estradas en rúas coa introdución de beiravías mediante cesión dos terreos colindantes polos propietarios.



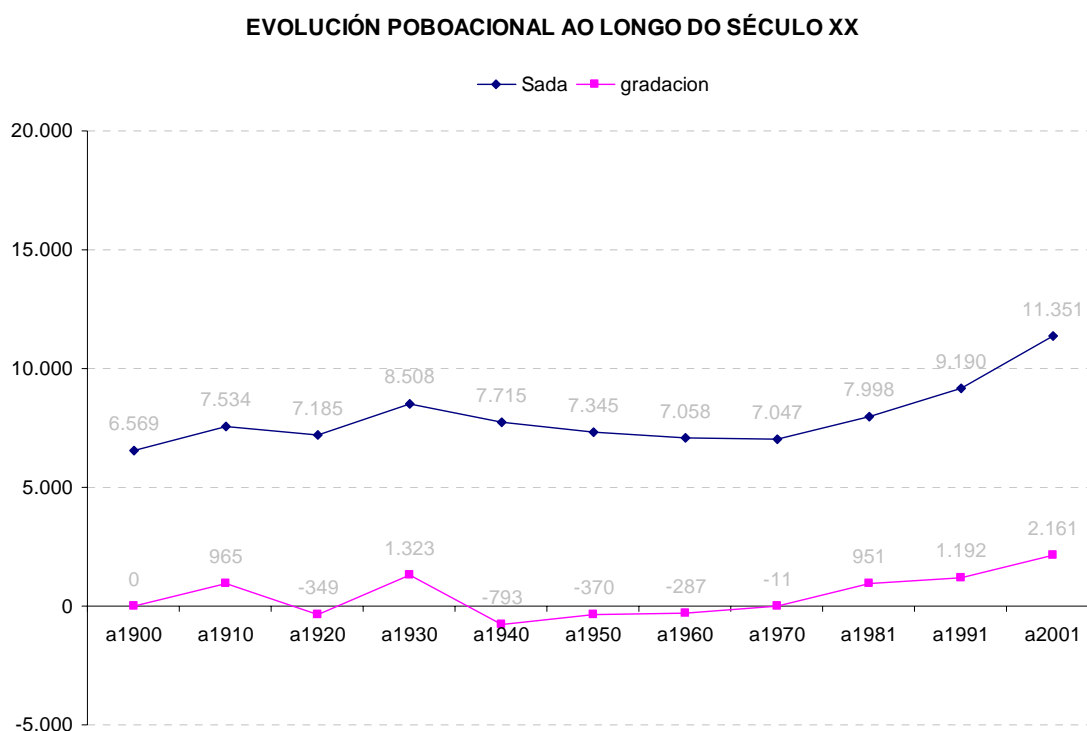
[G142] Gráfico 4.5.18. Planeamento de Desenvolvimento de Oleiros sobre o total da Área Urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

4.6. OS ASENTAMENTOS TRADICIONAIS COMO SOPORTE DE NOVA EDIFICACIÓN EN BAIXA DENSIDADE NO TERMO MUNICIPAL DE SADA. EVOLUCIÓN DO NÚCLEO PRINCIPAL.

Os concellos que imos analizar a continuación rexistran dinámicas moito menos aceleradas que os da primeira coroa, vistos nos anteriores apartados. Non obstante, as políticas de expansión industrial, acompañadas polas melloras de accesos aos devanditos termos municipais, posibilitaron un certo nivel de crecemento alleo as propias dinámicas internas. En todo caso, compre dicir que estas dinámicas actúan como resposta individualizada para cada termo municipal, segundo os seus propios condicionantes.

O municipio de Sada, xunto co veciño Oleiros, conforma unha península de singular valor paisaxístico e natural, con similares aptitudes para o asentamento poboacional. As vagadas que se unen no espazo singular das Brañas antes da súa saída ao mar, definen o biotopo natural do vello asentamento mariñeiro de Sada. A diferenza do veciño concello, este asentamento foi capaz de aglutinar a meirande parte do crecemento poboacional urbano de todo o termo municipal, converténdose no núcleo máis poboado de toda a península de Oleiros-Sada. Porén, isto non quere dicir que exista outro tipo de crecemento, que si ben é de menor relevancia nos datos poboacionais, conforma unha variable morfolóxica evidente ao situarse nas beirarrúas das vías e camiños do termo municipal, principalmente con tipoloxía de vivenda unifamiliar exenta.

4.6.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL



[G143] Gráfico 4.6.01. Evolución poboacional en Sada durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

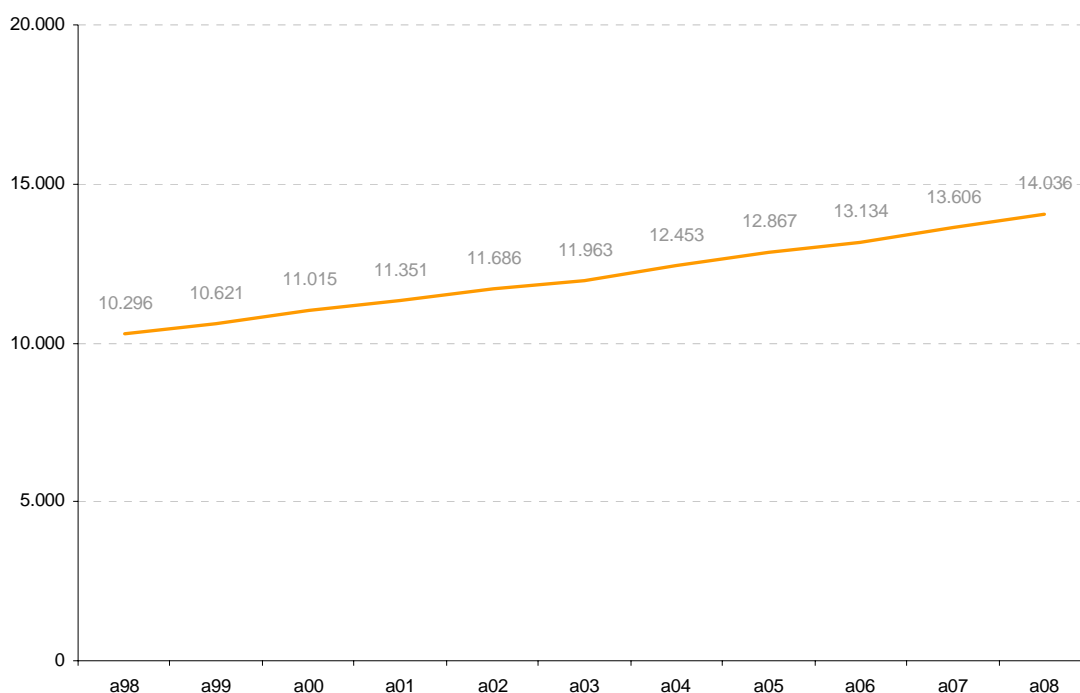
Os datos recollidos ao longo do século XX amosan dous puntos de interese. no primeiro se pode observar que tras un período de suba que culmina na época da II República, o concello pasa a un estado de latencia con perdas pouco significativas de poboación pero continuadas. En segundo lugar, un crecemento moderado, rexistrado nas tres décadas finais do século, pero con incrementos acelerados, que prognostican unha incorporación a dinámicas máis urbanas.

Reparto Poboacional no Concello de Sada. 1970					
División Territorial	Poboación		Vivenda		Ocupación
Núcleo de Sada	4.382	62%	1.899	64%	2,31
Resto do Concello	2.665	38%	1.088	36%	2,45
Total	7.047	100%	2.987	100%	

[T117] Táboa 4.6.01. Reparto Poboación no concello de Sada.
 Fonte: Elaboración Propia a partir de Plan Comarcal Cidade das Rías. 1975.

Pese a este crecemento, o século pecha as súas portas sen que se teña duplicado a poboación de principios de 1900, significando un 72% de crecemento no número de habitantes. Este valor se atopa por baixo dos amosados para a primeira coroa, por tanto manifesta un chanzo intermedio na dinámica de crecemento poboacional, entre a primeira coroa e a segunda.

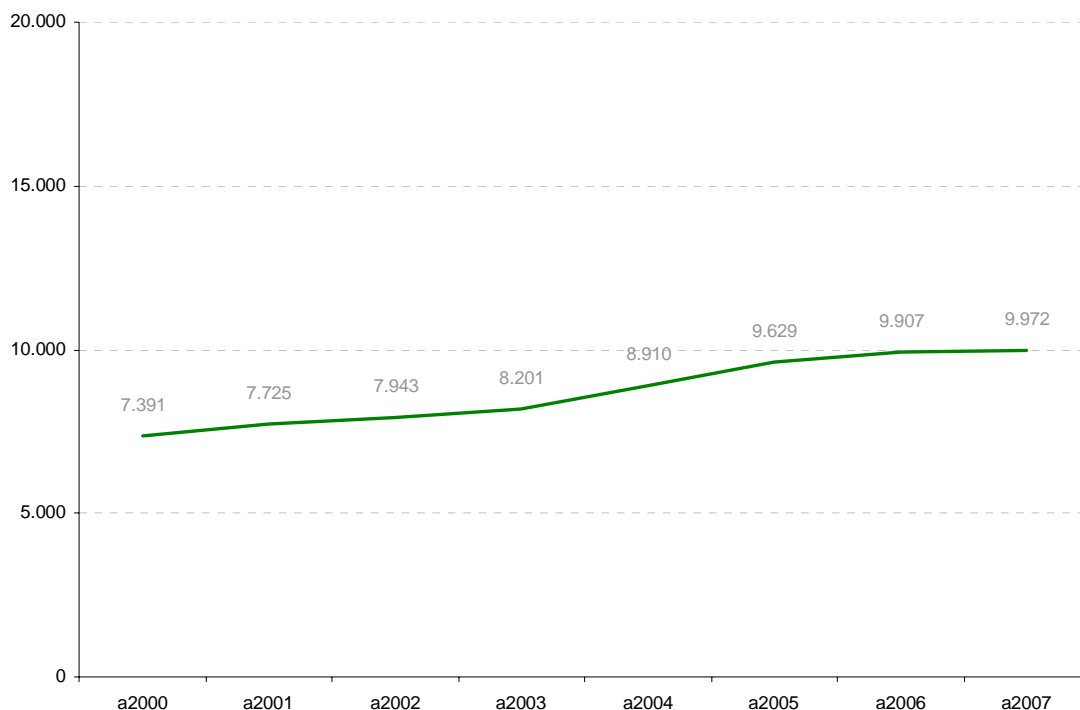
Poboación 1998-2008



[G144] Gráfico 4.6.02. Evolución poboacional 1998-2008.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

A primeira década do século XXI confirma esta tendencia á alza, na que a suba en dez anos representa o 36% da poboación de 1998 cun total de 3.780 novos habitantes, que optarán por buscar aloxamento principalmente no casco urbano de Sada, mais tamén na localización de vivenda unifamiliar no interior do termo municipal como xa temos mencionado.

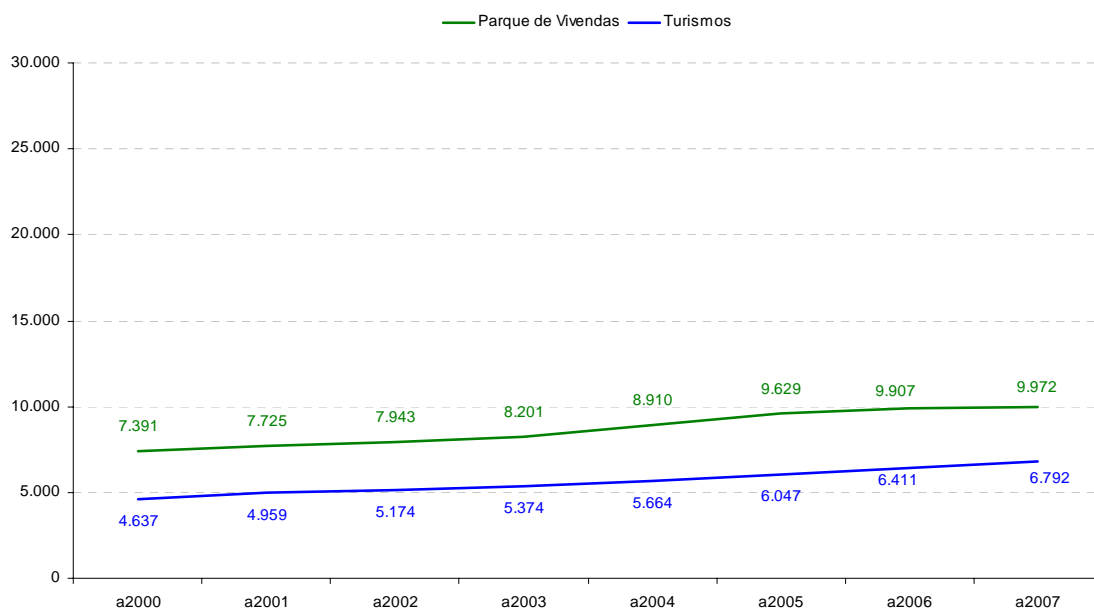
Parque de Vivendas 2000-2007



[G145] Gráfico 4.6.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Pola contra, os datos aportados en canto a número de vivendas, nos están a falar dunha grande actividade construtiva neste sector, con 2.591 novas vivendas entre o ano 2000 e o 2007, correspondéndose cun aumento do 35% no parque de vivendas.

Comparativa de Vivendas e Turismo



[G146] Gráfico 4.6.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

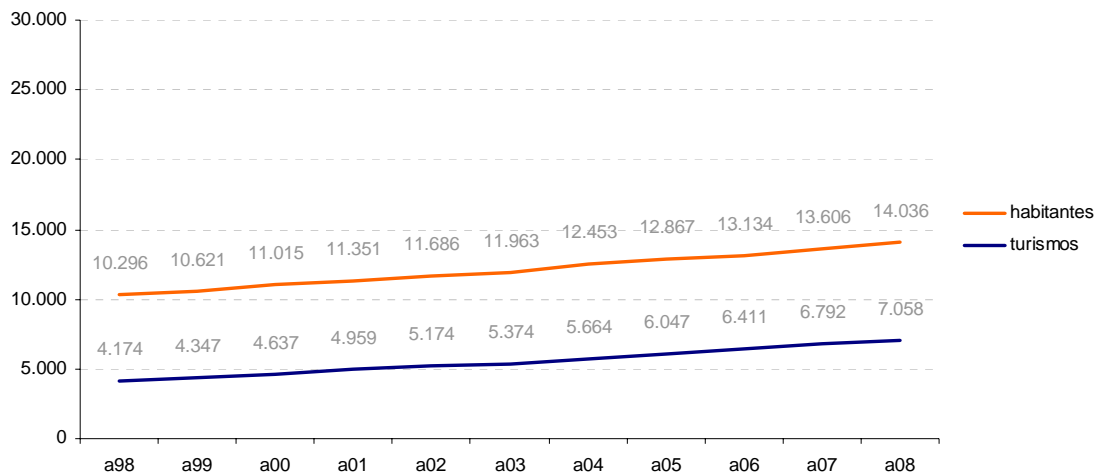
O incremento porcentual no número de vehículos representa o 50% respecto aos dous anos extremos estudados, e dicir, dende o ano 2000 ata o 2007 a suba total de vehículos ascendeu ata as 2.254 unidades, valores similares aos da primeira coroa.



[G147] Gráfico 4.6.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.
 Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Se ensanchamos os valores extremos entre o ano 1998 e 2008, a porcentaxe acada o 70% de aumento no número de turismos con 2.884 unidades. Como acontece nos anteriores concellos estudados, se está a producir unha rápida motorización da poboación residente, con valores que pasan dos 405 veh/1.000 persoas ata os 502 veh/1.000 persoas en tan so a última década.

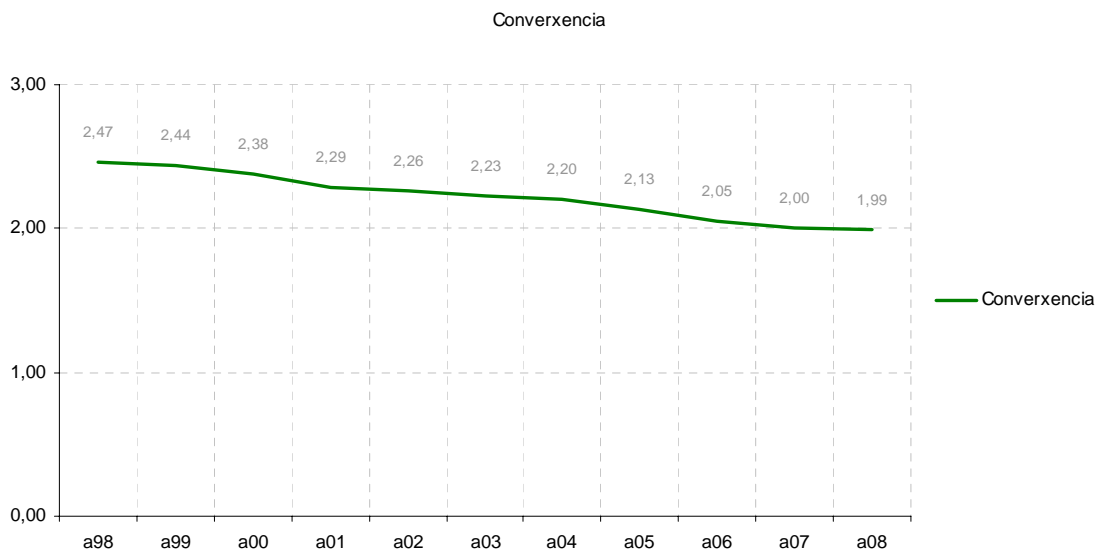
Comparativa Habitantes Vs Turismos 1998-2008



[G148] Gráfico 4.6.06. Evolución do número de turismos fronte ao incremento poboacional durante a década 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O **índice de converxencia** no termo municipal de Sada ten unha forte pendente, xa que partindo de valores medios en comparación co resto de concellos estudados, acaba situándose por baixo de 2 superando aos concellos da primeira coroa.

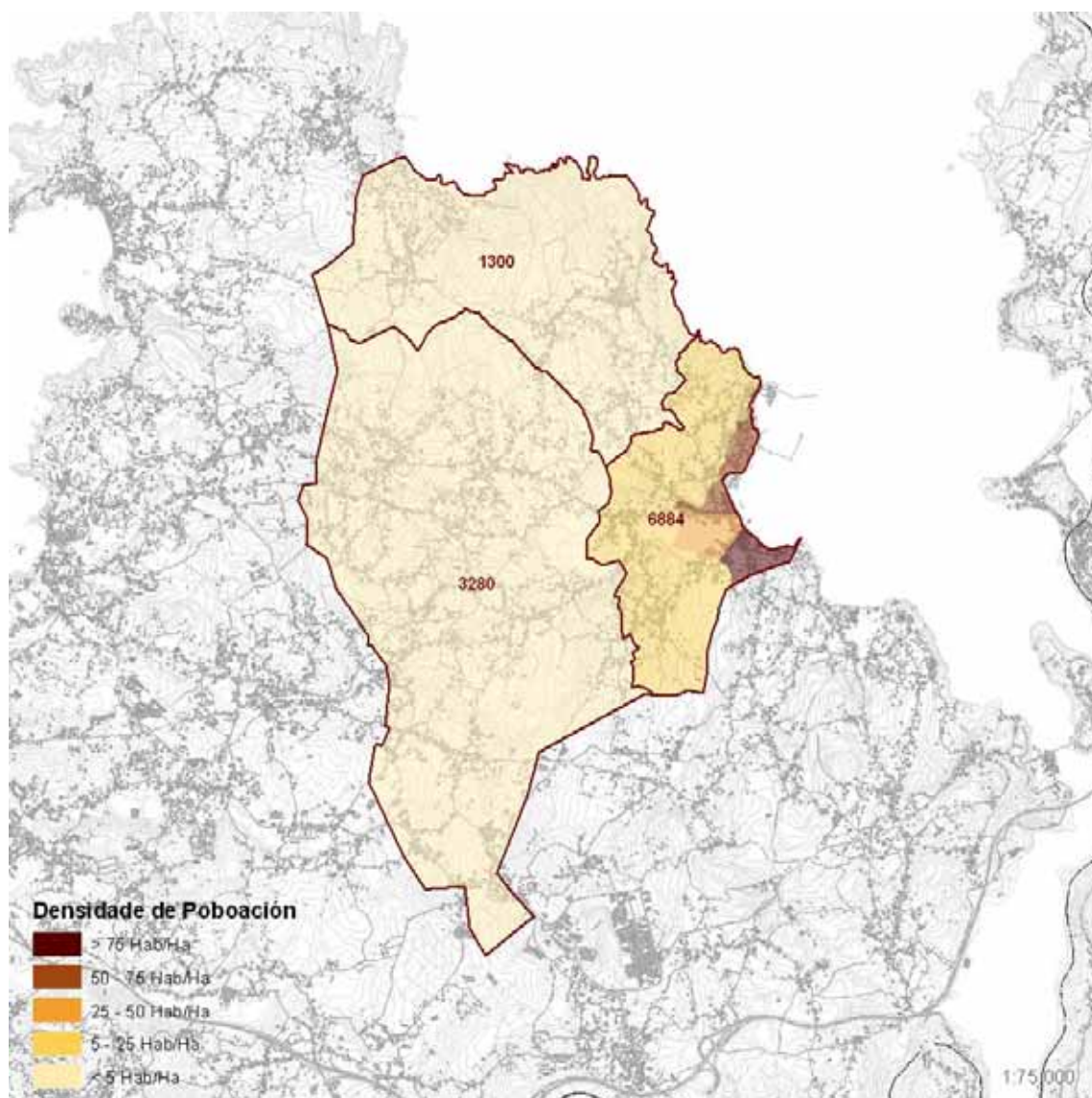


[G149] Gráfico 4.6.07. Índices de Converxencia Sada 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

A incorporación do concello de Sada como sector de captación residencial, fai que pouco a pouco entre en dinámicas propias de crecemento metropolitano, con valores porcentuais de vivenda e número de turismos, maiores ou a lo menos comparables aos dos concellos próximos á cidade matriz. A apertura de novas vías de comunicación rodada posibilitará acceso a un amplo terreo de chairas que poden a pasar parte do solo residencial do termo municipal, que sen embargo debería ser visto como asentamentos de carácter comarcal con acentuadas necesidades de mobilidade intermunicipal, das que o planeamento vixente non pode dar

resposta. Compre pois, aplicar políticas de auténtica descentralización coa creación de subcentros comarcais (Kargemeier, 1994; Precado Ledo, 1991; 2007), que poidan aglutinar unha serie de funcións que eviten desprazamentos que poden ser atendidos no eido local cara a cidade central.



[405] Imaxe 4.6.01. Seccións Censais Sada: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O feito diferencial respecto ao veciño termo de Oleiros é a existencia inicial dun núcleo forte con identidade propia que unido ao afastamento da cidade central, faino proclive a funcionar como subcentro rexional (Memoria Xustificativa NSP, 1989).

Crecemento Poboacional por Parroquias do termo municipal de Sada (2000-2009)										
Parroquia	Pob 2000	Pob 2001	Pob 2002	Pob 2003	Pob 2004	Pob 2005	Pob 2006	Pob 2007	Pob 2008	Pob 2009
Carnodedo	941	940	952	975	977	936	947	966	994	997
Meirás	745	783	807	822	842	878	921	941	998	1.025
Mondego	641	682	697	712	737	771	791	816	859	862
Mosteirón	231	235	230	234	237	250	266	277	278	270
Osedo	841	860	899	915	924	922	916	942	977	1.009
Sada	6.626	6.851	7.105	7.283	7.685	8.049	8.223	8.557	8.800	9.132
Soñeiro	649	647	634	649	667	688	674	707	724	777
Veigue	341	353	362	373	384	373	396	400	406	415
Total	11.015	11.351	11.686	11.963	12.453	12.867	13.134	13.606	14.036	14.487

[T118] Táboa 4.6.02. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Sada. 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Segundo a táboa 4.6.01 o 60% da poboación se atopaba concentrada dentro da parroquia de Sada no ano 2000. Dez anos despois este valor acada o 63% (gráfico 4.6.08), polo que podemos notar un incremento da concentración poboacional ao redor do núcleo de Sada en xuntanza cun crecemento do núcleo de máis de 2.900 persoas (gráfico 4.6.09).

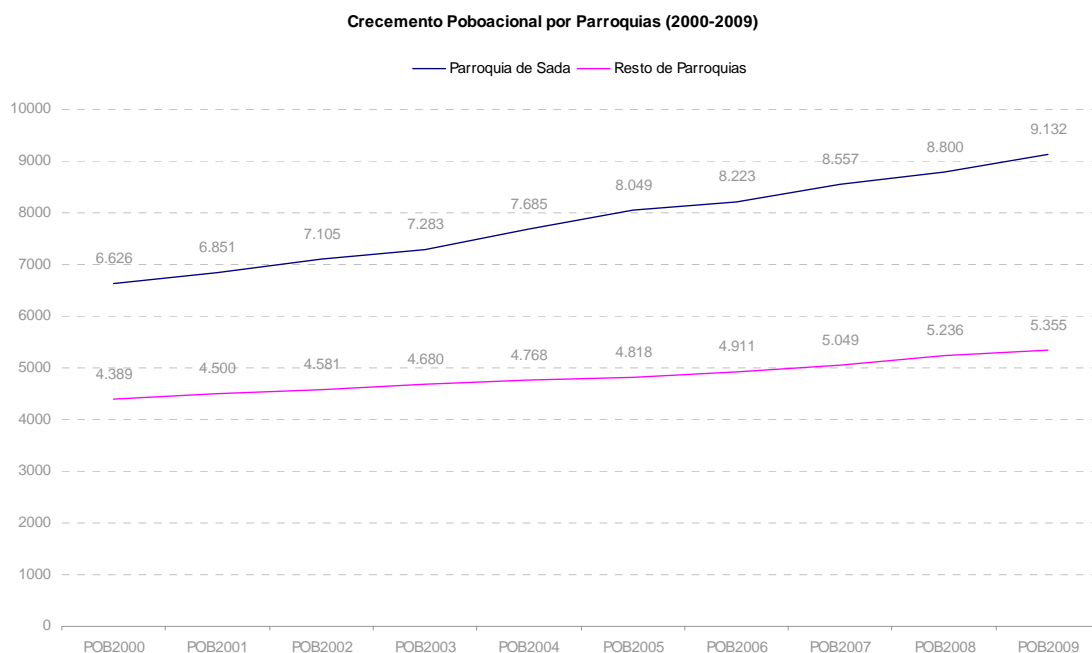


[406] Imaxe 4.6.02. Parroquia de Sada. Concentración poboacional no núcleo urbano de Sada-Fontán.
Fonte: Google Maps. 2009

Dada a peculiaridade orográfica do núcleo primitivo, cas brañas dun lado e a ría doutro, a expansión se produce ocupando as catro beirarrúas de acceso, nas que se activa unha paulatina transformación tipolóxica de vivenda unifamiliar por edificio en altura de vivenda colectiva ente medianeiras³⁸⁹.

As consecuencias para a mobilidade son inmediatas, pois se produce un encaixamento da vía sen posibilidade de expansión lateral en distancias que superan o medio quilómetro de longo, coas conseguíntes deficiencias de uso e seguridade.

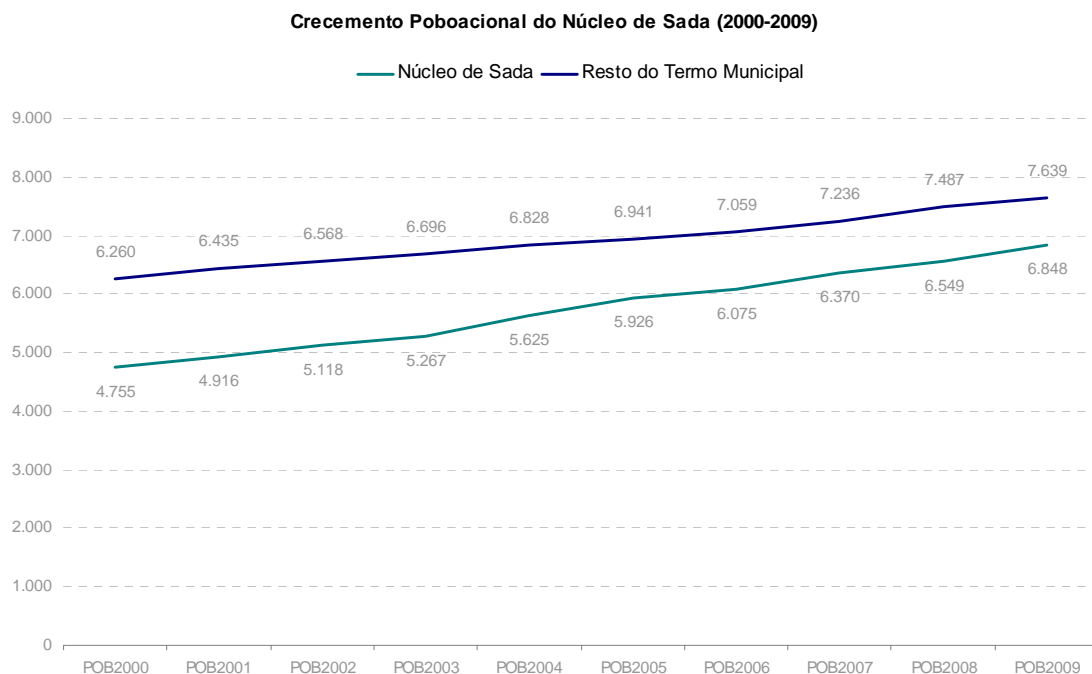
³⁸⁹ Teremos oportunidade de analizar este crecemento a través do planeamento urbanístico do concello no apartado seguinte, coas ordenanzas de edificación en solo urbano.



[G150] Gráfico 4.6.08. Evolución Poboacional das parroquias rurais de Sada e da parroquia de Sada 2000-2009.

Fonte: INE. Elaboración Propia.

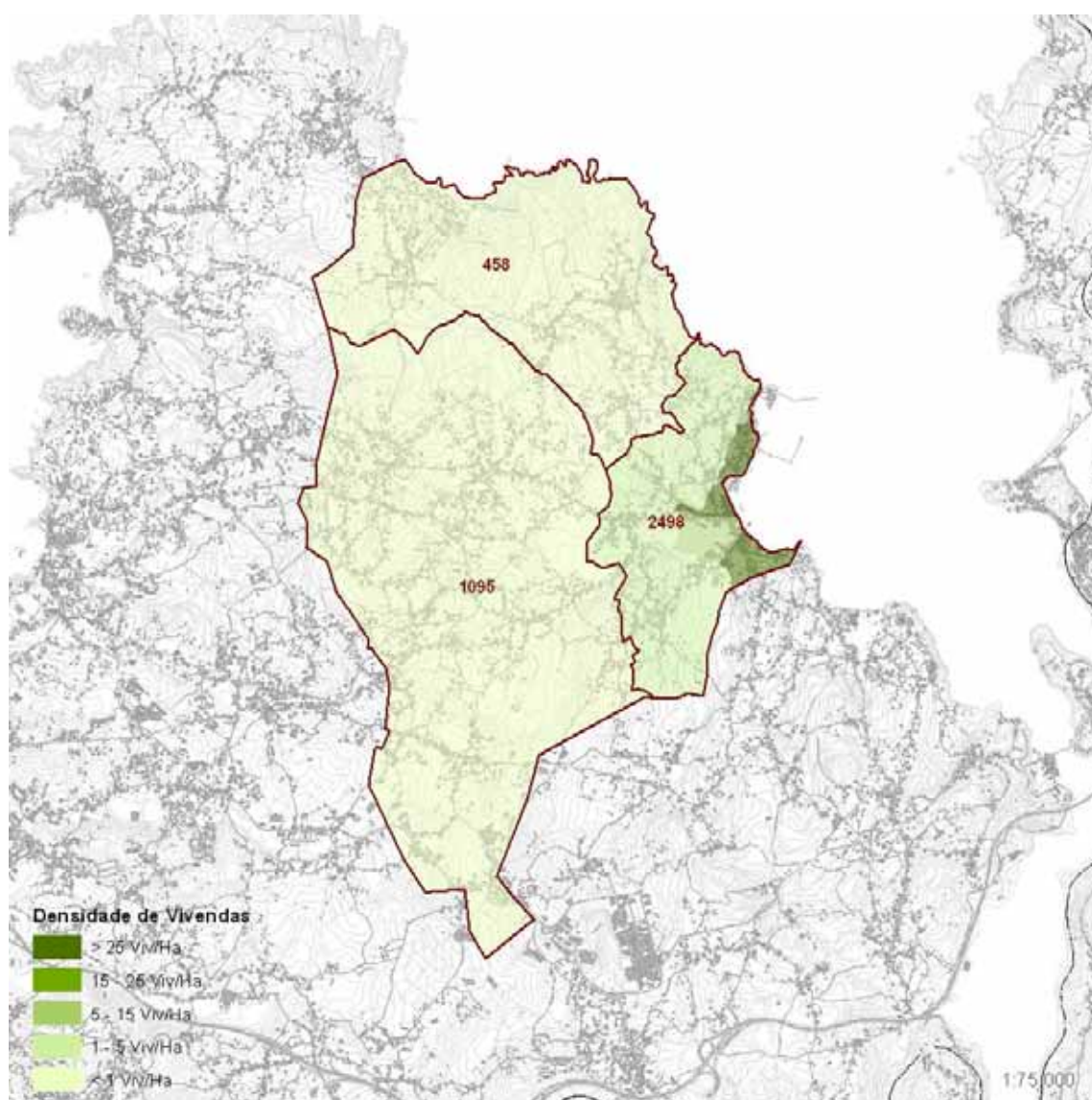
No gráfico 4.6.08 podemos apreciar a concentración poboacional que se da na parroquia de Sada. Se comparamos unicamente o núcleo urbano de Sada fronte as 67 restantes entidades singulares do nomenclator (gráfico 4.6.09) a poboación concentrada do núcleo sube catro puntos porcentuais, pasando do 43% do total municipal ao 47% na última década.



[G151] Gráfico 4.6.09. Evolución Poboacional do Concello de Cambre e da Parroquia do Temple 2000-2009.

Fonte: INE. Elaboración Propia.

Este factor inflúe decididamente á hora de planificar un transporte público eficiente, xa que permite concentrar nun so punto o acceso ao sistema co conseguinte aforro de gastos en planificación e xestión.



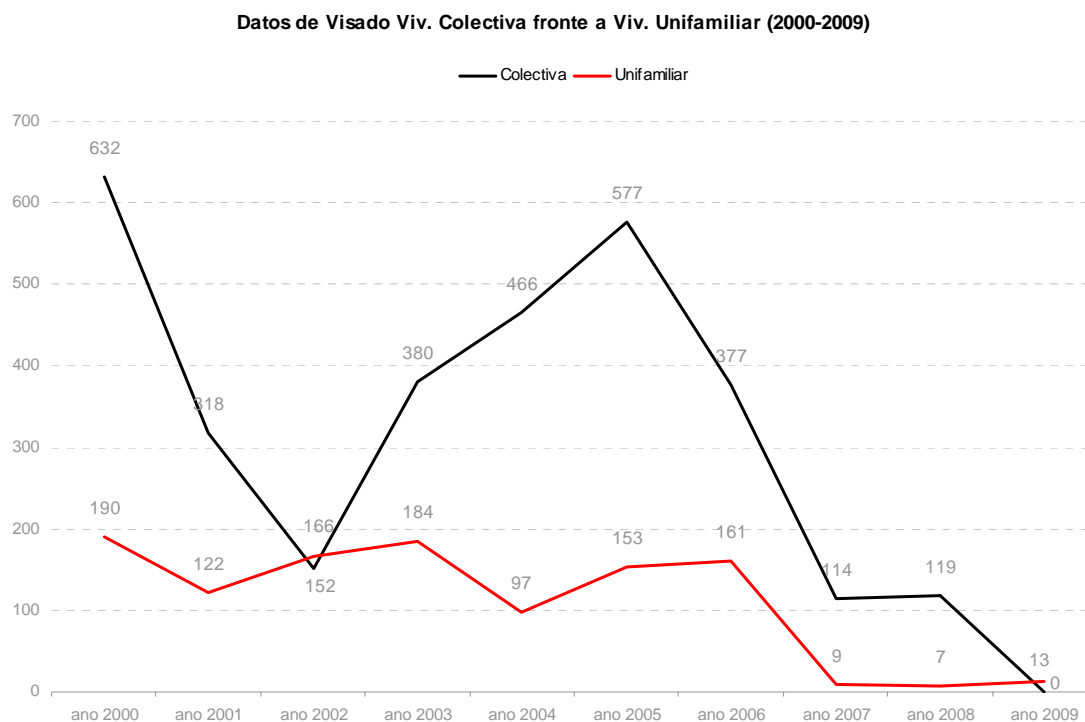
[407] Imaxe 4.6.03. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O indicador de vivenda reflicte o dito para a poboación, cun núcleo forte centrado no casco urbano de Sada-Fontán, unha primeira coroa que ocupa o resto das parroquias de Sada e Oseiro, e o resto do concello ocupado principalmente por vivenda unifamiliar en baixa densidade.

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	116	81	26	0	461	0	0	9	0	0
Colectiva Pechada	516	237	126	380	5	577	377	105	119	0
Unifamiliar En Ringleira	18	36	62	52	0	51	54	0	1	0
Unifamiliar Illada	172	86	104	132	95	94	104	9	6	13
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	2	8	3	0	0	0
total	822	440	318	564	563	730	538	123	126	13

[T119] Táboa 4.6.03. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Sada. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.

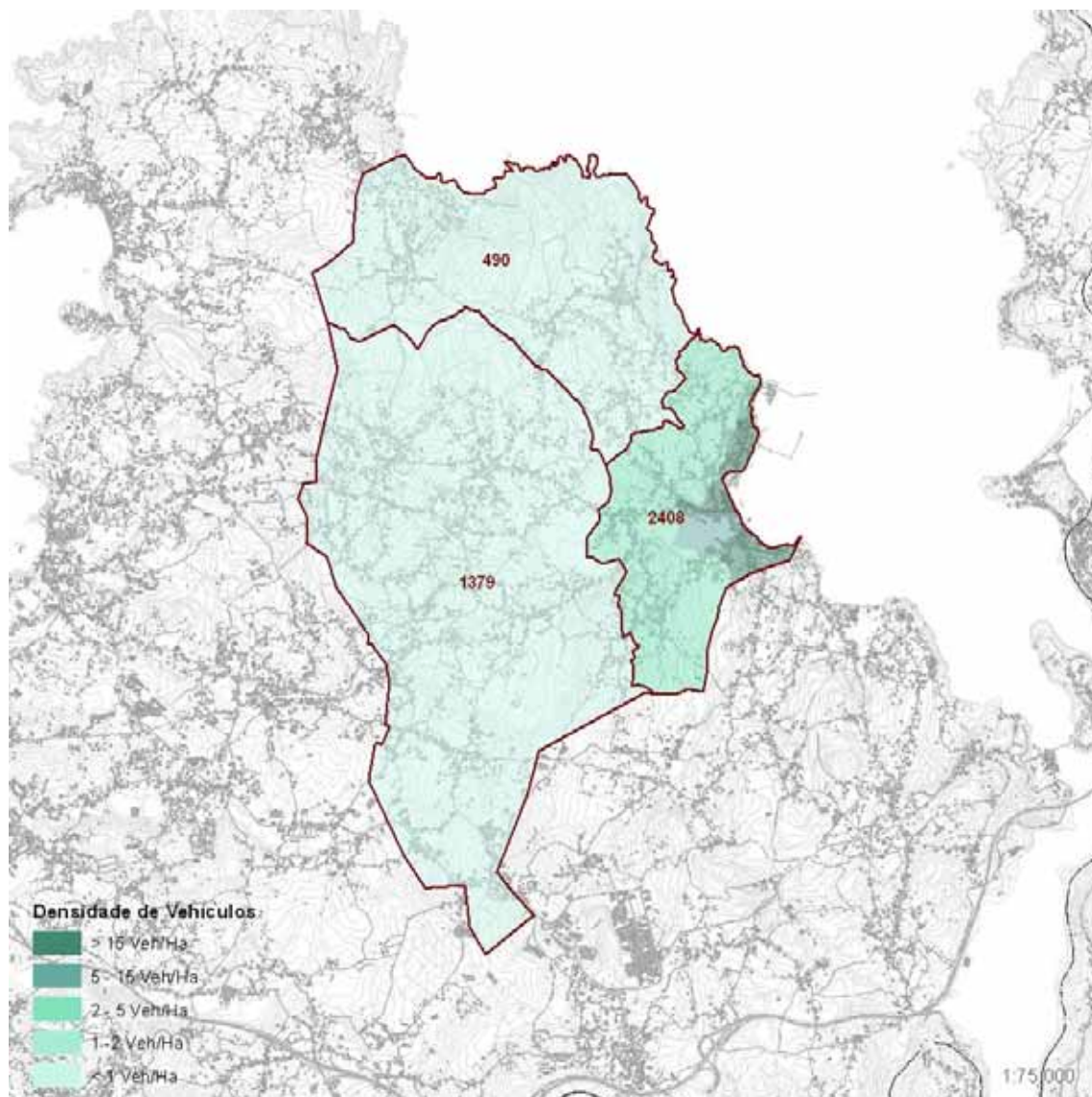
Como podemos apreciar os valores de vivenda colectiva son maioritarios para case que tódolos anos, agás par ao ano 2002, no que se produce un reaxuste do saltos valores anteriores, para seguidamente retomar con forza a construción de vivenda colectiva ata o momento da crise financeira.



[G152] Gráfico 4.6.11. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.
Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.

O comportamento da vivenda unifamiliar, si ben flutúa na franxa dos 100-200 vivendas, e moito máis regular ao longo do tempo. Compre dicir, que o retroceso na tipoloxía unifamiliar por mor do crise financeira afectou en maior medida a este concello que os da súa contorna. Sen embargo o factor desencadéante deste parón é o Decreto 29/2006 de 16 de febreiro da Xunta de Galicia³⁹⁰ que suspende o planeamento en vigor convertendo en rústicos os terreos incluídos nas ordenanzas de vivenda unifamiliar extensiva.

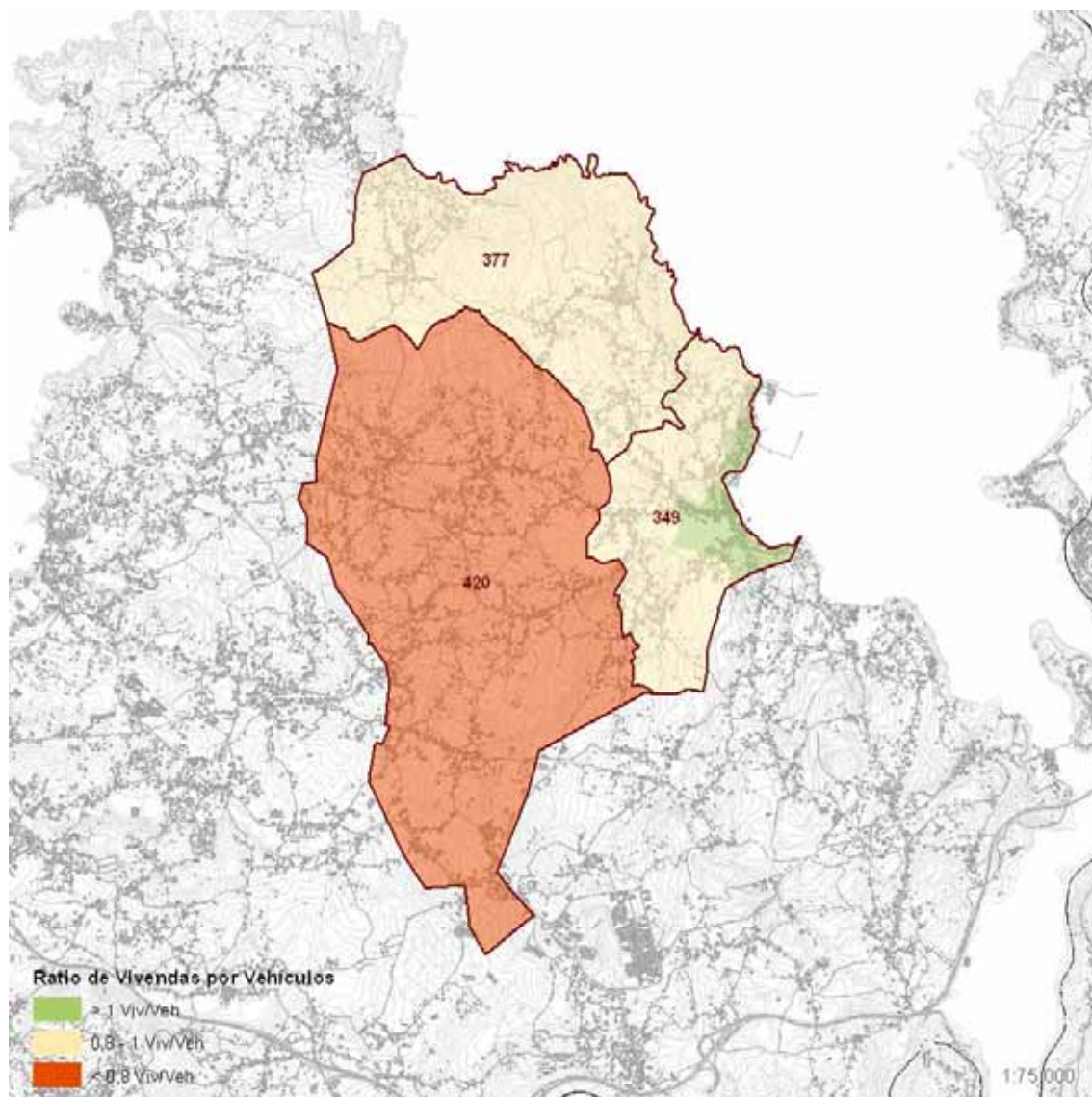
³⁹⁰ Modificado por Decreto 193/2008 de 28 de agosto.



[408] Imaxe 4.6.04. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O terceiro indicador non deixa de ser un reflexo dos anteriores, nos que o núcleo de Sada acapara gran parte dos vehículos do termo municipal, dobrando a cifra se incluímos a parroquia completa.

As parroquias de Veigue e Carnoedo, máis afastadas dos nodos de conexión son as que presentan os valores máis baixos de vehículos en comparación dentro do agregado municipal.



[409] Imaxe 4.6.05. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

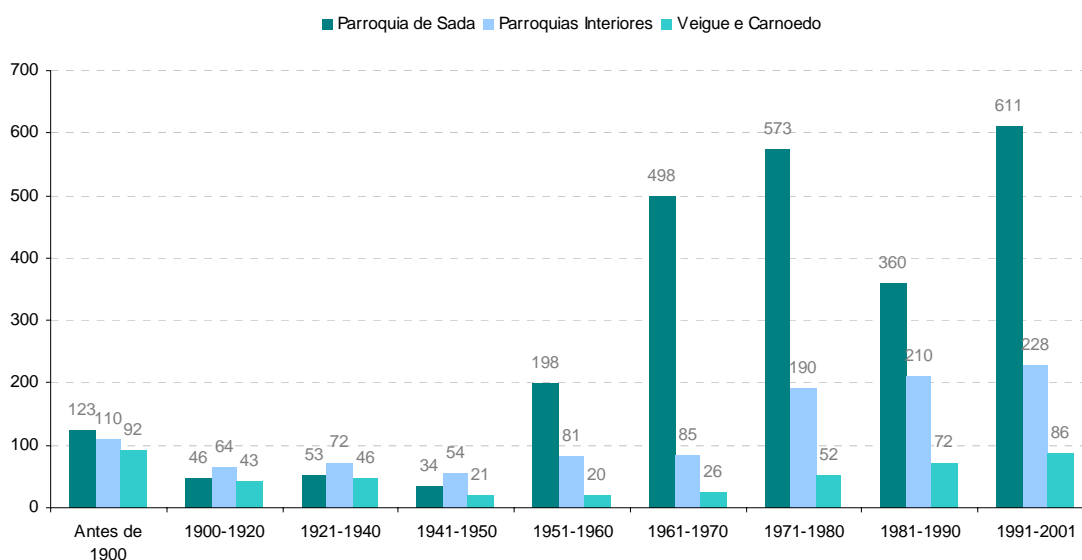
Finalmente, o ratio de vivendas por vehículo nos indica a proporción das primeiras respecto ao segundo. Como podemos ver, o núcleo de Sada, presenta valores positivos de vivenda respecto de turismos. Valores que pasan a ser moderadamente negativos tanto na primeira coroa do núcleo coma nas parroquias de Veigue e Carnoedo con 100 vehículos cada 90 vivendas.

Sen embargo, nas parroquias centrais e do sur, con abundante proporción de vivenda unifamiliar e próxima aos eixes viarios máis importantes do termo municipal, presenta valores comparables aos distritos máis activos da primeira coroa metropolitana con 420 vehículos por cada 1.000 residentes e por riba dos 100 vehículos cada 80 vivendas.

4.6.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

Trala radiografía efectuada en forma dos indicadores xa coñecidos, pasamos a estudar o crecemento de Sada a través do seu planeamento, e dos planos que ordenaban o casco urbano.

Número de Vivendas Segundo a Data de Construción. Censo 2001



[G153] Gráfico 4.6.10. Número de vivendas segundo a data de construción.

Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

Os tres distritos nos que se divide o termo municipal reflicten tres realidades complementarias que conviven dentro do concello. A primeira, o propio crecemento do núcleo de Sada xunto coas entidades veciñas que marca unha tendencia de construción moi elevada a partir dos anos sesenta cun período de transición na década anterior. A segunda, a ocupación do hinterland sadense mediante vivenda unifamiliar ao marxe das beirarrúas a partir da década do setenta, coincidente no tempo coa expansión residencial dos concellos da primeira coroa pero con valores máis atemperados. Finalmente, as parroquias de Veigue e Carnoedo que posúen valores moito máis moderados de fabricación de vivenda inda que sostidos no tempo tamén dende 1970.

A utilización do vehículo privado como elemento que facilitaba o desprazamento xunto coa boa accesibilidade das parroquias centrais veu incrementar o uso do espazo rural por parte das persoas procedentes da cidade, primeiramente con vivenda de segunda residencia e nos últimos tempos como vivenda principal.

A. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO DO NÚCLEO DE SADA-FONTÁN DE 1977 E A MODIFICACIÓN DE 1984.

O 26 de marzo de 1977 a Comisión Provincial de Urbanismo aproba definitivamente as Normas Subsidiarias de Planeamento do Concello de Sada³⁹¹. Porén, se esixe o cumprimento de certas condicións para que a devandita aprobación sexa efectiva. Entre outras, a zona Z-4 de edificación na fronte do porto de Fontán, deberá ser obxecto dun Plan Especial que; *“resuelva los problemas de estética, ambientales y de accesibilidad rodada y peatonal”* (Resolución CPU, 1977). Asemade, as restantes zonas pendentes de Estudo de Detalle pasarán a ordenarse mediante o correspondente Plan Parcial segundo o art. 13 do Real Decreto 1346/1976 de 9 de abril, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana que tiña asignado para os plans parciais un máximo de densidade de 75 viv/ha.

Os Estudos de Detalle delimitados eran:

- ED. Zona de contacto co Porto, en desenvolvemento da norma zonal Z-4. Que foi substituído por un Plan Especial.
- ED. Zona de contacto coas Brañas I. Para desenvolver cinco vías de penetración máis unha vía de circunvalación proposta como novo acceso ao núcleo de Sada. A norma zonal de aplicación sería a Z-1 do casco urbano de Sada.
- ED. Zona de contacto coas Brañas II. A diferenza estriba na norma zonal de aplicación, que pasa a se-la Z-6 de edificación en bloque aberto.
- ED. Nova vía entre a estrada de Sada ao Espírito Santo.
- ED. Zona da praia.

A oportunidade de estudar-lo planeamento dende o mesmo momento no que se produce o repunte nos datos de poboación foi de grande axuda para comprender como se crea o modelo de asentamento no concello, xa que por unha banda se potencia a concentración poboacional no núcleo principal, pero tamén, e velaquí o xerme da expansión ao longo das estradas, se aplican as pautas xenéricas das Normas Provinciais cunha adenda das Normas Municipais sobre edificabilidade, parcela mínima e altura de edificación (Z-E) para o resto do concello.

Os fins e obxectivos, segundo a memoria das Normas, non son outros que a necesidade de *“solucionar los problemas de crecimiento del casco urbano”* (Memoria NSP, 1977, I-1), optándose por un documento subsidiario na contra dun Plan Xeral para non influír na alternativa global que supuña o Plan Comarcal da Cidade das Rías, en fase de tramitación no momento da redacción das Normas.

Compre manifestarse neste caso a favor dun documento que sendo máis sinxelo cun Plan Xeral, resulta máis doado de manexar polos técnicos municipais e que dada as características concretas do termo municipal sadense cun solo urbano que aglutinaba máis do sesenta por cento do crecemento poboacional, podería xestionarse de maneira máis eficaz. En canto á

³⁹¹ Acta-139.

tipoloxía do asentamento municipal compre resaltar a aguda percepción do equipo redactor cando escribe:

“Lo característico de Sada, al igual que los demás municipios de la comarca de las Mariñas, es la superposición y contigüidad espacial de los los distintos usos; agrícola-forestales y residenciales. Las pequeñas manchas de bosque se suceden con las praderas y las zonas cultivadas con un ritmo típico del minifundio gallego. A la vez, los núcleos de población lineales a lo largo de las carreteras, dispersas entre ellos, y llegando a una importante concentración en el caso del núcleo de Sada, se suceden formando un continuo semi-urbano.

Las manchas más extensas de arbolado se presentan en las cotas más altas (divisoria entre Sada y Oleiros) y los núcleos de población se suelen disponer a media ladera, ocupando los cultivos los fondo de valle. En esta zona, la parroquia ha dejado de ser el centro de actividad, quedando únicamente definido como centro de relativa gravedad. Las aldeas se dispersan en las laderas, dando lugar a la aldea difusa que llega a la clara diseminación.”

Fonte. NSP, 1977, Sada. Memoria de Ordenación. 2.1.3. Tipología del Asentamiento. Páx. II-8.

A descrición que se produce aquí é o reflexo da muda no asentamento que tivo lugar na década dos anos sesenta e foi crescendo nas posteriores décadas. Abonda con botar unha ollada sobre a interpretación que fixemos do Voo Xeral de 1957 (imaxe 2.3.22) para comprender o punto de partida no modelo de dispersión poboacional. Deixando ao marxe o resto do termo municipal que presenta unhas características homoxéneas de crecemento, o propósito de ordenación das Normas centraranse no núcleo urbano nunha tripla vertente:

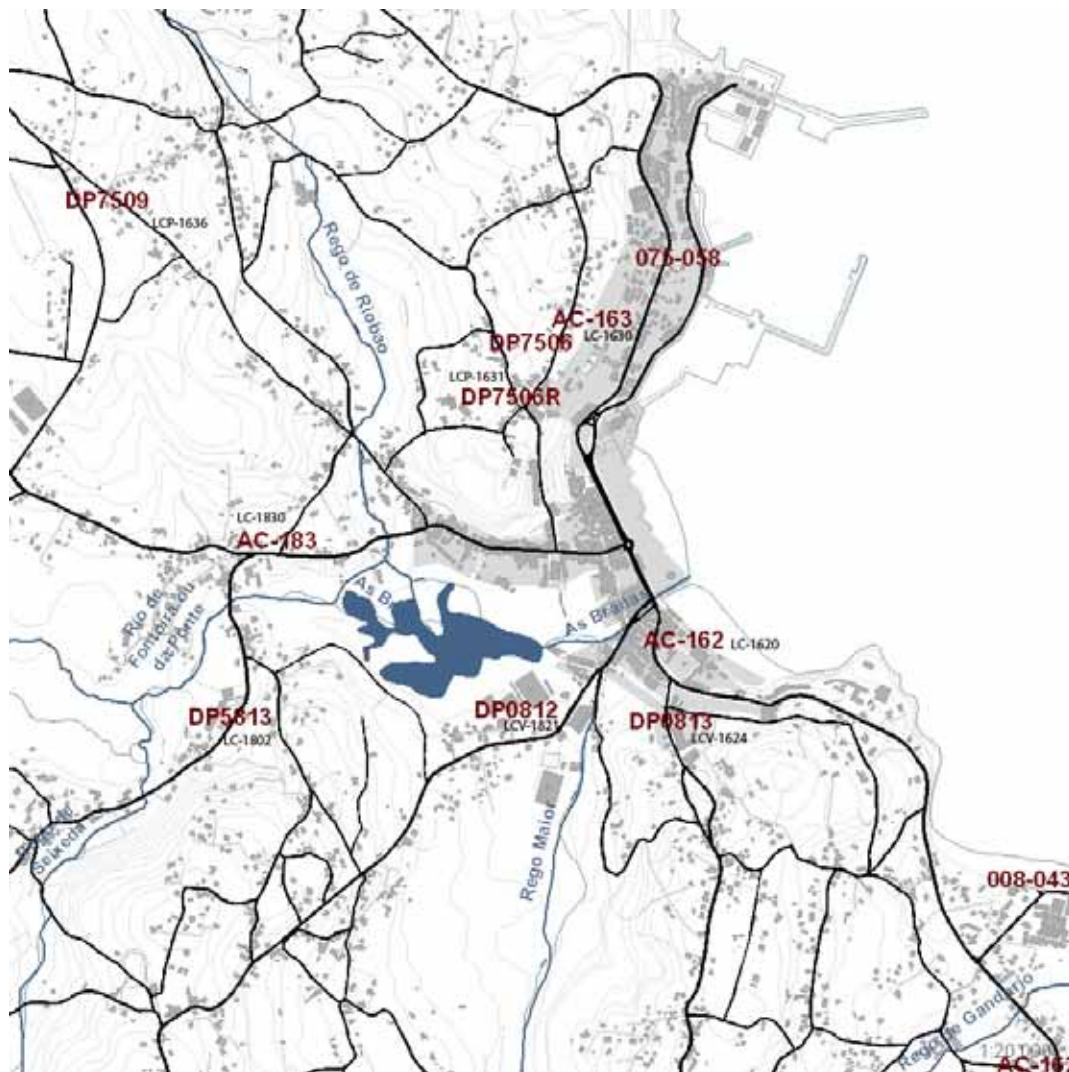
1. Consolida-la trama urbana existente.
2. regularizar el completa-lo sistema viario.
3. prever o futuro crecemento do núcleo.

Neste sendo resulta imprescindible o coñecemento da estrutura viaria do núcleo, na que se apoiará en sucesivas ampliacións o casco urbano. Ao ser este un centro polarizador de todo o termo municipal, as estradas tenden a fortalecer este sistema focal conectado o núcleo de Sada cos diferentes nodos da comarca: Mera, Santa Cruz, Oleiros, Perillo, Cambre N-VI, San Sidre AC-164, Betanzos.

O que resulta claro e a conexión dende 1957 da vila de Sada con núcleo rural de Fontán. Estendendo as súas raíces ata os núcleos de Sadadarriba e Riobao.



[410] Imaxe 4.6.06. Interpretación 1957-1977.
Fonte: Elaboración Propia.

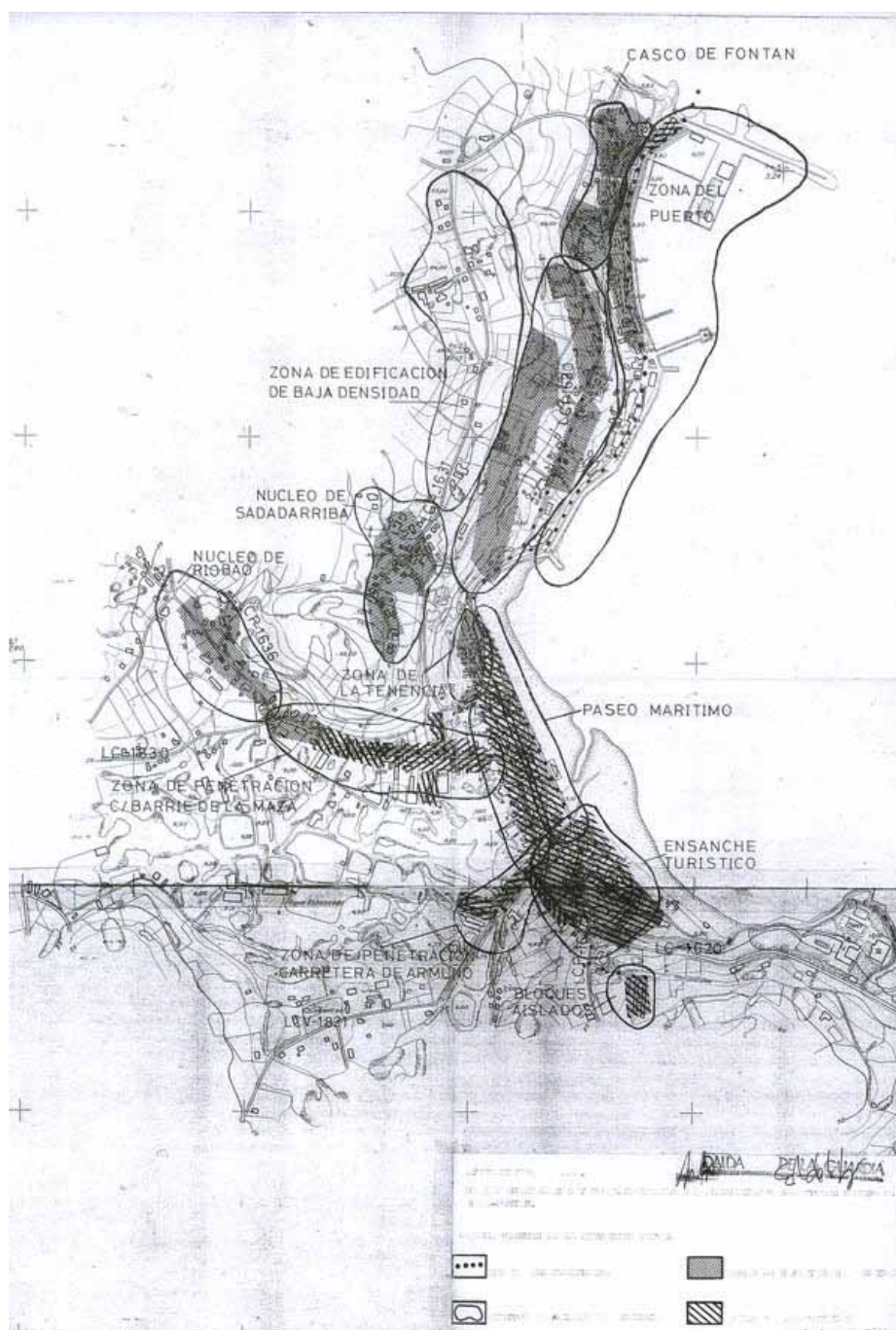


[411] Imaxe 4.6.07. Plano de Información de uso e altura da edificación. NSP 1977.
Fonte: plano 7 de Información. NSP 1977.

NSP SADA 1977									
ID	Norma Zonal	Subtipos	Superficie (Ha)	Fronte Mín. Fachada	Parcela Mín. Edificable	Fondo Máx. Edificable	Grado Ocu. Parcela	Edif. (m3/m2)	Alturas Máx.
Z-01	Casco Urbano de Sada		16,73	8 m		18m / 30m			8 pt.
Z-02	Casco Urbano de Riobao, Sadadarriba e LCP-1624	Edif. Medianeiras Cegas	1,81	8 m		12m / 30m			3 pt.
		Edif. Cunha Medianeira Cega		8 m		15m / 30m			3 pt.
		Edif. Excentas		8 m		15m / 30m			3 pt.
Z-03	Casco Urbano de Fontán	Soares fronte a vía rodada	3,73	8 m	150 m2	12m/ 20m			3 pt.
		Soares fronte a vía peonil		8 m	150 m2	12m/ 20m			2 pt.
Z-04	Edificación na Fronte do Porto		2,87	10 m		15 m			6 pt.
Z-05	Edificación de Baixa Densidade en Ladeira		10,73	15 m	300 m2		40%	1,5 m3/m2	3 pt.
Z-06	Edificación en Bloque Aberto		1,89				35%	6 m3/m2	6 pt.
Z-07	Ordenación do Paseo Marítimo		5,96	"Proxecto de Urbanización do Paseo Marítimo e Ordenación dun Treito de Costa Contiguo"					
Z-09	Zona do Porto		3,85						
Z-E	Zona Extensiva de Baixa Densidade Fronte a Estrada	(Solo Non Urbanizable)		12 m	500 m2			1 m3/m2	2 pt.

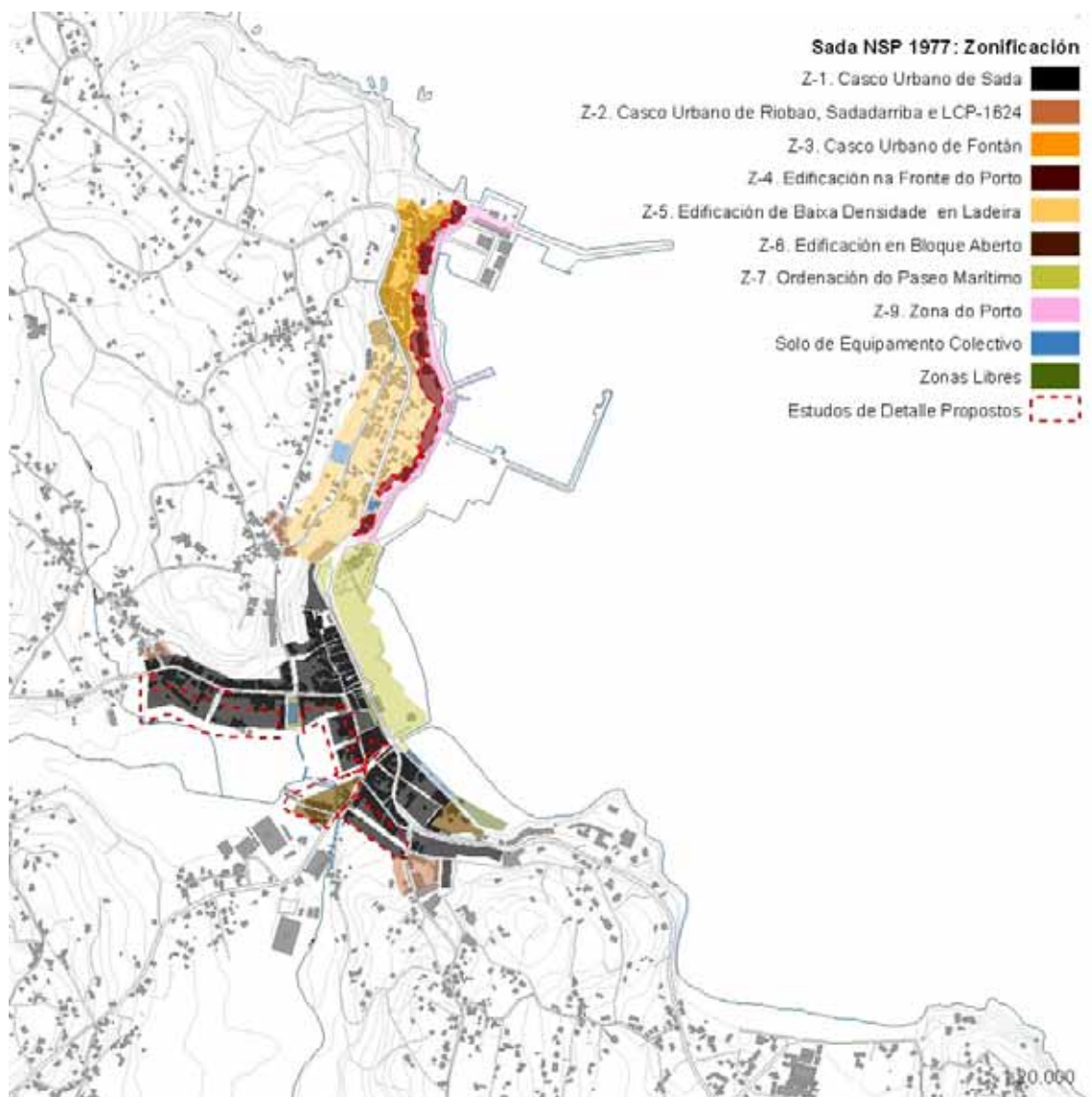
[T120] Táboa 4.6.04. Normas Zonais das NSP 1977 de Sada
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP de Sada de 1977.

Á vista da táboa 4.6.04 podemos obter unha conclusións claras do que foi o proceso de colmatación e densificación do núcleo de Sada partindo do estudo pormenorizado das diferentes zonas delimitadas polo plan.



[412] Imaxe 4.6.08. Plano de Información de Esquema Xeral das NSP de Sada de 1977.
Fonte: NSP Sada de 1977.

Consolídase a substitución paulatina de edificación unifamiliar pola de vivenda colectiva en altura, *modus operandi* que foi reutilizado nas sucesivas normas de aplicación no termo municipal. Outra situación ben distinta é a xeneralización da vivenda unifamiliar nas frontes de estrada, segundo a Norma Provincial que foi matizada pola norma zonal Z-E de edificacións en baixa densidade. Así, se outorga cobertura legal a unha situación que se empezaba a súa andaina polos anos sesenta.



[413] Imaxe 4.6.10. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1986.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación..

As Norma Subsidiarias de Planeamento do ano 1977 definen o perímetro do solo urbano de Sada, determinan as aliñacións das novas edificacións e establecen ordenanzas específicas segundo a situación de cada parte do solo urbano, integrando o núcleo rural de Fontán no seo do perímetro urbano.

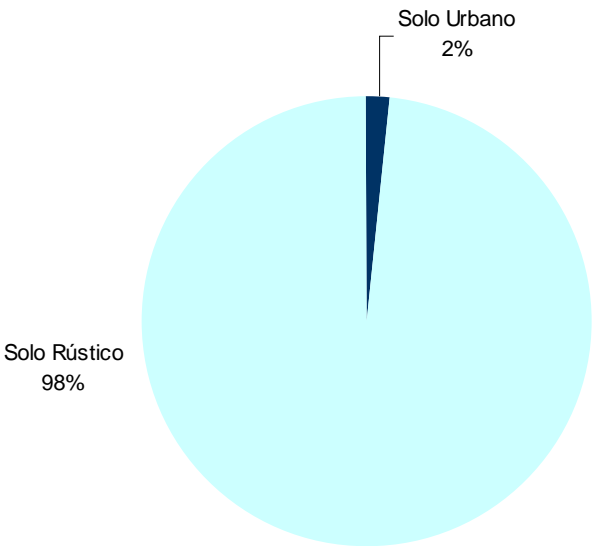
NSP 1977	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	49
Solo Urbano: Residencial	46
Solo Urbano: Industrial	3
Solo Urbano: Núcleo Rural	0
Solo Apto para Urbanizar	0
Solo Rústico Común	2.696
Solo Rústico Protexido	0
Total	2.745

[T121] Táboa 4.6.03. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1977.

Como podemos observar, o gráfico 4.6.11. resulta sumamente expresivo da situación que vimos facendo fincapé, pois o solo comprometido para o crecemento urbano compromete o 2% da superficie total do termo municipal.

A isto temos que engadir a posibilidade de promover vivenda unifamiliar nos bordes das estradas cumprindo unha serie de determinacións urbanísticas (recollidas na táboa 4.6.04).

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1977



[G154] Gráfico 4.6.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Sada nas NSP 1977.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1977.

NSP 1977						
Figura	Nome	Apr. Def.	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PE	Z-4. Porto de Fontán.	23-feb-79	PE Z4	35.307	100,00	7,38
subtotal NSP 1977				35.307	100,00	7,38

[T122] Táboa 4.6.04. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1977.

Segundo a resolución do 26 de marzo de 1977 unha das condicións para a aprobación das NSP de Sada era que o estudo de detalle que desenvolvera a norma zonal Z-4 fora substituído por un Plan Especial. Este foi aprobado o 23 de febreiro de 1979 cumprindo así coa demanda do órgano competente.

A MODIFICACIÓN DAS NORMAS DE 1984.

O Documento que modifica algúns parámetros das NSP que acabamos de analizar foi aprobado pola CPU o 12 de abril de 1984 con certas condicións³⁹². Dentro da xustificación para efectúa-las modificacións está a propia previsión das NSP que databa un período de cinco anos para unha potencial revisión das mesmas.

³⁹² Acta 218.

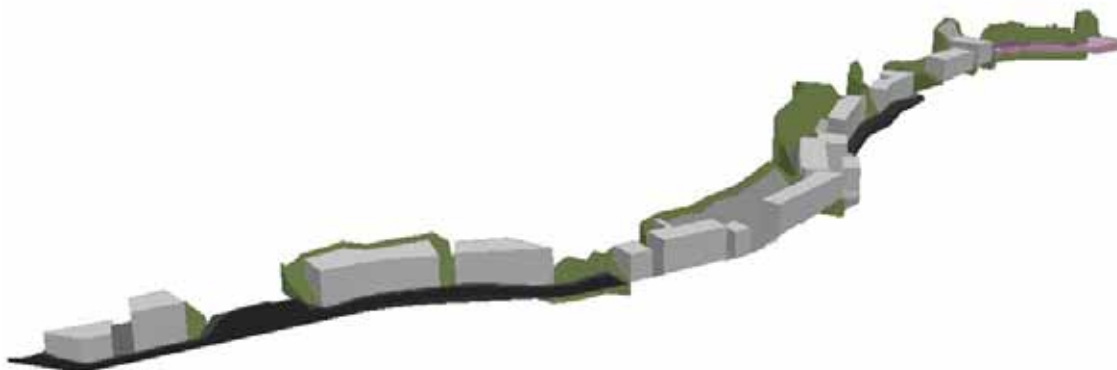
Porén, a modificación vai introducir algúns cambios de suma importancia na definición dos núcleos rurais próximos. Pasamos a enumerar os principais trocos na definición das NSP de 1979:

- Ampliación do núcleo rural tradicional de Tarabelo ao longo da estrada LCP-1802.
- Creación dunha ordenanza específica (Z-10) para a ladeira entre a praia de Sada e a estrada LC-1620 e a incorporación dun equipamento institucional usado como antigo albergue da Sección Femenina. En total 1,68 Ha, das que 0,81 pasarían a ter uso público.
- Adapta-lo PE do Porto para conserva-lo actual edificio da Axudantía de Mariña polo que tiña penado pasar unha estrada.
- Ampliación do SAU-1 anexo a Sadadarriba polas vertentes leste e sur (7 ha).
- Ampliación do SAU-3 ata o límite municipal co termo de Bergondo.
- Modificación da ordenanza Z-2 en Riobao que pasa a ser de Z-1 con altura de B+3.
- Modificación das aliñacións na rúa Sadadaarea que pasan de 10m. a 9m.

Así as cousas a normativa zonal pasa a se-la seguinte:

MP NSP SADA. 1984									
ID	Norma Zonal	Subtipos	Superficie (Ha)	Fronte Mín. Fachada	Parcela Mín. Edificable	Fondo Máx. Edificable	Grado Ocu. Parcela	Edif.	Alturas Máx.
Z-01	Casco Urbano de Sada		16,73	8 m		18m / 30m			8 pt.
Z-02	Casco Urbano de Riobao, Sadadarriba e LCP-1624	Edif. Medianeiras Cegas	1,81	8 m		12m / 30m			3 pt.
		Edif. Cunha Medianeira Cega		8 m		15m / 30m			3 pt.
		Edif. Excentas		8 m		15m / 30m			3 pt.
Z-03	Casco Urbano de Fontán	Soares fronte a vía rodada	3,73	8 m	150 m2	12m/ 20m			3 pt.
		Soares fronte a vía peonil		8 m	150 m2	12m/ 20m			2 pt.
Z-04	Edificación na Fronte do Porto		2,87	10 m		15 m			6 pt.
Z-05	Edificación de Baixa Densidade en Ladeira		10,73	15 m	300 m2		40%	1,5 m3/m2	3 pt.
Z-06	Edificación en Bloque Aberto		1,89				35%	6 m3/m2	6 pt.
Z-07	Ordenación do Paseo Marítimo		5,96	"Proxecto de Urbanización do Paseo Marítimo e Ordenación dun Treito de Costa Contiguo"					
Z-08	SU de Entidades de Poboación								
Z-09	Zona do Porto		3,85						
Z-10	Viv. Unif. En Ringleira Baixo Rasante							0,8 m2/m2	3 pt.
Z-11	S.Uble. de Media Densidade	55 viv/Ha						0,7 m2/m2	4 pt.
Z-E	Zona Extensiva de Baixa Densidade Fronte a Estrada	(Solo Non Urbanizable)		12 m	500 m2			1 m3/m2	2 pt.

[T123] Táboa 4.6.05. Normas Zonais da MP- NSP 1984 de Sada
Fonte: Elaboración Propia a partir da MP-NSP de Sada de 1984.



[414] Imaxe 4.6.12. Plan Especial do Porto de Fontán. 23.02.79.

Fonte: *Elaboración Propia.*

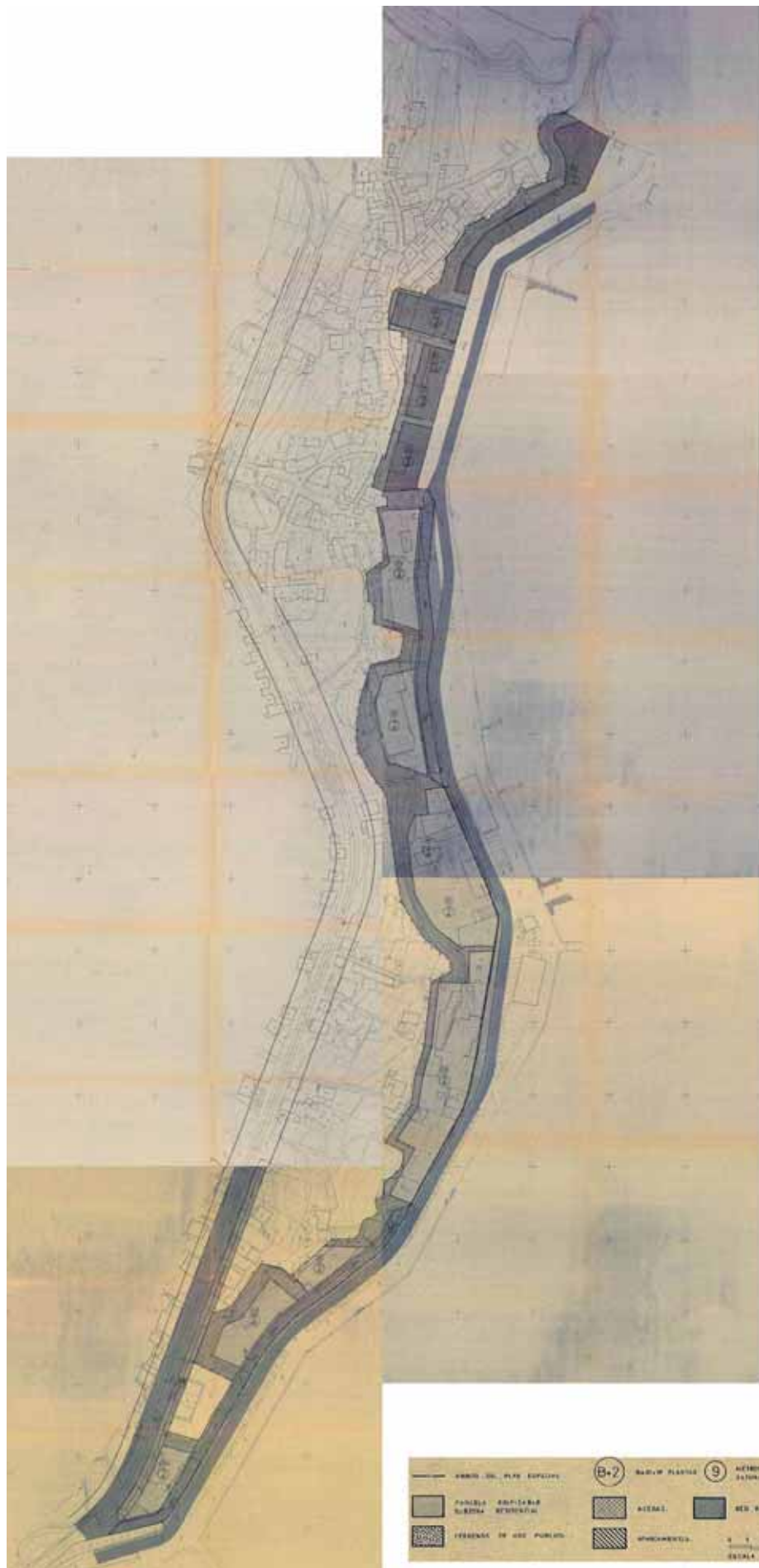
O PE do Porto, introducido en anteriores parágrafos, fixa os aproveitamentos dunha estreita franxa en contacto co porto de Fontán que serve como primeira liña de fachada cara o mar. Asemade amplía a estrada de comunicación portuaria coa AC-163. O proceso construtivo do plan dilatouse durante máis de vinte anos, pero finalmente a principios do século XXI rematou en paralelo coas importantes obras de recheo da mesma liña costeira, ampliando o porto e dotando o novo solo de equipamentos culturais, deportivos e comerciais.



[415] Imaxe 4.6.13. Fotografía aérea de Fontán. 2008.

Fonte: *Xunta de Galicia. Plan de Ordenación do Litoral.*

Dada a sincreción documental, foi preciso elaborar uns parámetros *ex profeso* que axudaran a cuantificar a proporción de vivendas. Despois das análises efectuadas, estímase unha densidade maior das 100 viv/Ha cun total de 473 vivendas repartidas en bloques lineais residenciais en catro e cinco alturas. No documento orixinal se ordenaba unha zona e naves industriais anexas ás instalacións portuarias que non se chegou a desenvolver. A edificabilidade bruta do plan especial sitúase por riba dos 1,5 m²/m².



[416] Imaxe 4.6.14. Plan Especial do Porto de Fontán. 23.02.79.
 Fonte: WIUG. Plan Especial do Porto de Fontán. 23.02.79.

B. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1989 E AS MODIFICACIÓN DE 1991.

Segundo o documento de memoria das NSP³⁹³ de 1989, Sada contou cun instrumento de ordenación de todo o termo municipal aprobado pola CPU o 28.03.1980 (Memoria NSP, 1989, páx. 1). Nese documento, ao que non se puido ter acceso, se delimitaban os núcleos tradicionais e se propiciou a creación de solo apto para urbanizar tanto para usos turísticos (SAU-3 en San Pedro³⁹⁴ -Veigue-) como para usos industriais (SAU-5 na parroquia de Soñeiro).

No casco urbano de Sada se empezaran a desenvolver os plans parciais de Párroco Villanueva (SAU-1) e As Brañas (SAU-2) con certas dificultades, entre outras a ausencia de parámetros de densidade nas delimitacións. Vemos así como o núcleo de Sada segue a manter e potenciar a súa capacidade de atracción sobre o resto do territorio circundante:

“Histórica y geográficamente la villa de Sada actúa como polo de desarrollo urbano bastante autónomo, irradiando una cierta centralidad subcomarcal que polariza las parroquias de su término municipal y parte de las vecinas de Bergondo.”

Memoria NSP, 1989. páx. 4.

Fronte a este crecemento por densificación aparece un máis moderado en poboación pero de certa significación en canto á vivenda no resto do concello, concentrada nunha primeira fase (1900-1940) nas contornas dos núcleo rurais tradicionais como “crecemento contiguo e complementario, para pasar a partir de 1940 e moi especialmente dende 1960, a ocupar o parcelario das fronteiras de vía dos camiños e sendas públicas do termo municipal:

“La puesta en servicio de esta red a la que de hecho se le suman anualmente un conjunto de la malla de caminos rurales tradicionales a través de los Planes Provinciales de Obras y Servicios, ha inducido una tendencia generalizada a la utilización de la carretera como nuevo frente parcelario de asentamiento.

*(...) Toda la red ha sido objeto de esta apetencia de localización en los últimos 25 años, iniciándose una nueva fase de crecimiento edificatorio plenamente conceptualizable como **fase de dispersión individual** frente a la tradicional dispersión polinuclear.*

(...) Normativamente este proceso se ve indirectamente inducido por las NSP que desarrollando la Ley de Unidades Mínimas de Cultivos y la Ley del Suelo de 1956 actuaron de hecho como fomento indirecto de la dispersión.

(...) y aún con la clasificación de núcleos rurales como núcleos urbanos no resulten suficientes las medidas de control urbanístico para evitar las fórmulas picarescas de edificación en suelos no urbanizables dadas las deficiencias de calificaciones protectoras.”

Memoria NSP, 1989. páx. 5-7.

³⁹³ BOP nº 18 de 17 de agosto de 1989. Publicación da Normativa.

³⁹⁴ Con Instrumento de planeamento aprobado definitivamente o 08.04.83.

O análise efectuado polo equipo redactor das NSP, con ampla experiencia planificadora na península de Oleiros-Sada, ofrece unha acertada visión da muda experimentada polo anterior sistema de asentamentos que perviviu ate os nosos días para se acomodar, como área de expansión xenuinamente urbana en baixas densidades, impulsado por un modelo de transporte individual no que o afastamento da cidade central actúo como elemento ralentizador do fenómeno explosivo:

“(...) Esta disparidad de crecimiento entre población y vivienda manifiesta una tendencia hacia la reconversión de los núcleos tradicionales parroquiales en núcleos mixtos con un creciente peso de las residencias secundarias.

El Término presenta unas características medioambientales sobresalientes siendo relevantes las cualidades del paisaje costero, la apreciable continuidad de la masa forestal, la estructura armónica de los núcleos tradicionales en relación a las terrazas de labradío, así como la permanencia de un conjunto muy trabado de zonas bajas ribereñas, de prado y braña que confluyen en la trasera de la villa.

La diseminación de la edificación y la proliferación de actuaciones aisladas ha sido menor que en otras áreas comarcales conservando el conjunto del medio natural y humano notalbes cualidades de equilibrio.”

Memoria NSP, 1989. páx. 5-7.

En definitiva, a entrada en vigor da lei 11/1985 de 22 de agosto, coñecida como LASGA, de adaptación á do solo a Galicia, xunto coa experiencia recente en materia urbanística, propiciou a revisión das NSP actualizando a instrumentalización coa que se viña contando sen recualificar novo solo máis aló das determinacións enunciadas polas leis urbanísticas.

As NSP de 1989 fixan cinco obxectivos para o desenvolvemento do termo municipal:

1. Ordenar o núcleo urbano de Sada-Fontán e os seus núcleos rurais asociados.
2. Fortalecer o actual sistema de núcleos parroquias optando pola complexión dos mesmos fronte á dispersión máis recente.
3. Dimensionar axeitadamente a oferta de solo edificable.
4. Defender das características propias da paisaxe mariñán.
5. Preservar do crecemento urbano e disperso as áreas forestais, o sistema hídrico as zonas costeiras e as agrícolas con ordenanzas específicas en positivo. Este punto supón, como xa dixemos ao estudar outros concellos un adianto ao seu tempo, que virá recollido especificamente na lei 9/2002 de 31 de decembro, de Ordenación Urbanística e Protección do Medio Rural de Galicia.

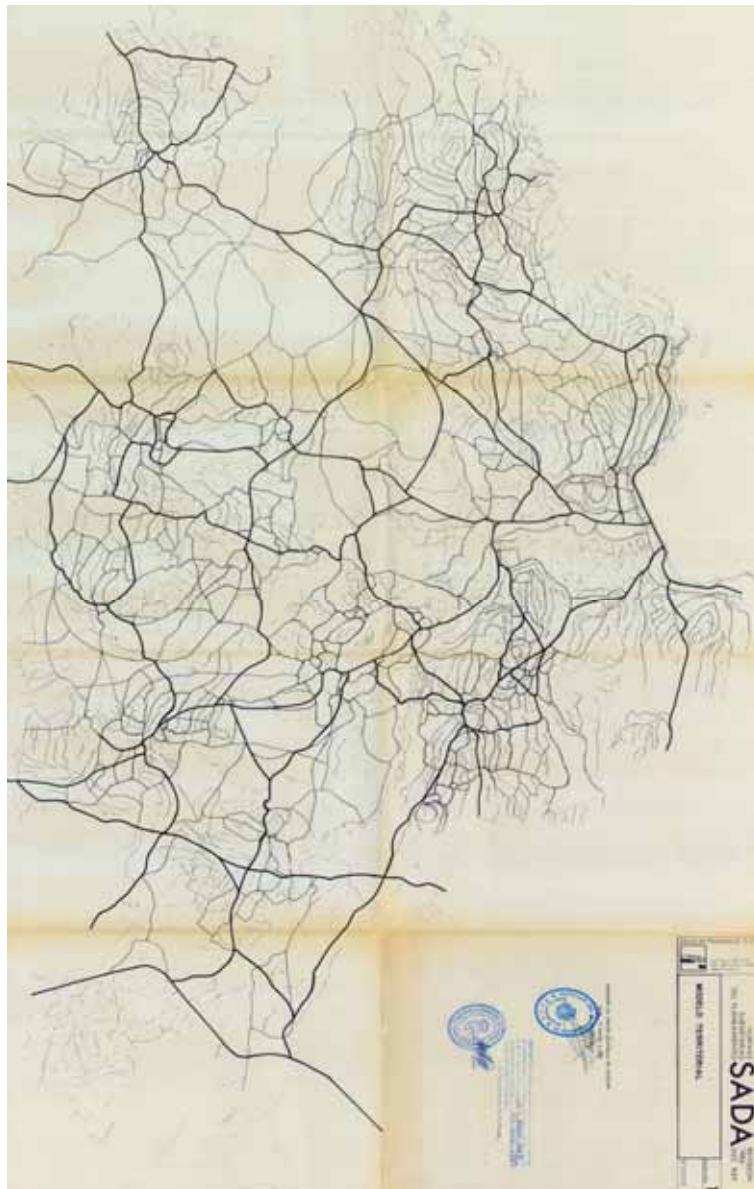
Un dos principais apoios para o deseño do modelo territorial foi a descrición analítica ofrecida polo Mapa Nacional Topográfico Parcelario do *Instituto Geográfico Nacional* para o termo municipal de Sada. Este modelo quedaba definido tanto pola intrincada rede camiñeira e pola forma do parcelario que se agrupaba formando zonas entorno a un centroide de dimensións variables.

“La permanencia estructural de la malla en la organización territorial permite la identificación de los ámbitos constituídos en torno a la centralidad de los anillos de las aldeas y deslinda la edificación reciente.”

Memoria NSP, 1989. páx. 30.

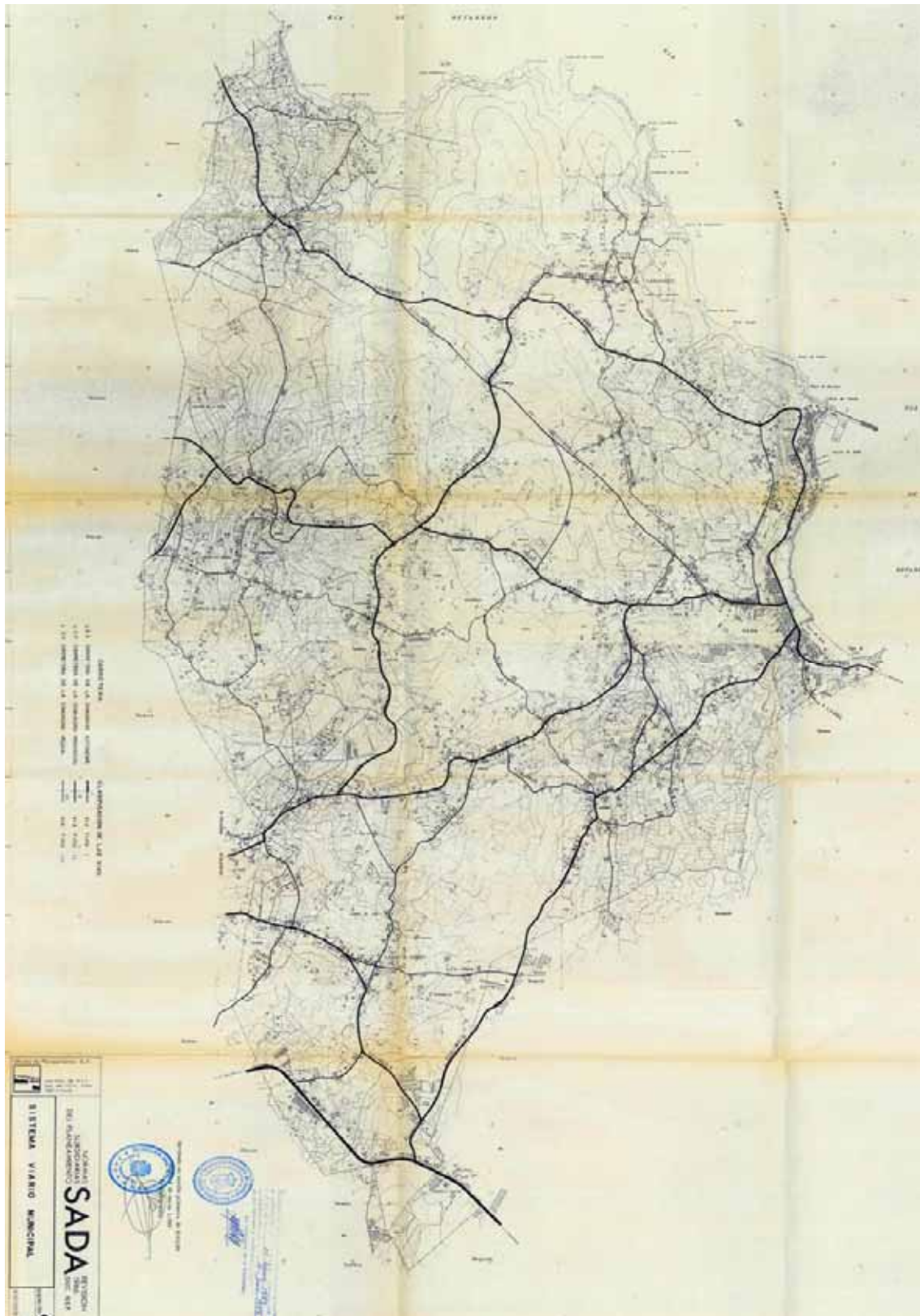
O modelo territorial proposto irá encamiñado a reforzar o papel da vida urbana de alta, media e baixa densidade nas contornas dos núcleos tradicionais, corrixindo as deficiencias detectadas do abuso da vivenda unifamiliar illada en solo non urbanizable. Así podemos extraer do texto da memoria os seguintes criterios:

- Potenciar a función central e cidadá da vila de Sada, tanto produtiva coma de servizos potenciando a súa urbanidade.
- Recoñecer a capacidade de crecemento dos núcleos parroquiais como a mellor fórmula para evitar a diseminación residencial en solos de alto valor paisaxístico ou produtivo.
- Identificar e protexer as zonas e elementos da paisaxe, para manter a calidade ambiental nun nivel axeitado aos requirimentos da mellor calidade de vida posible.



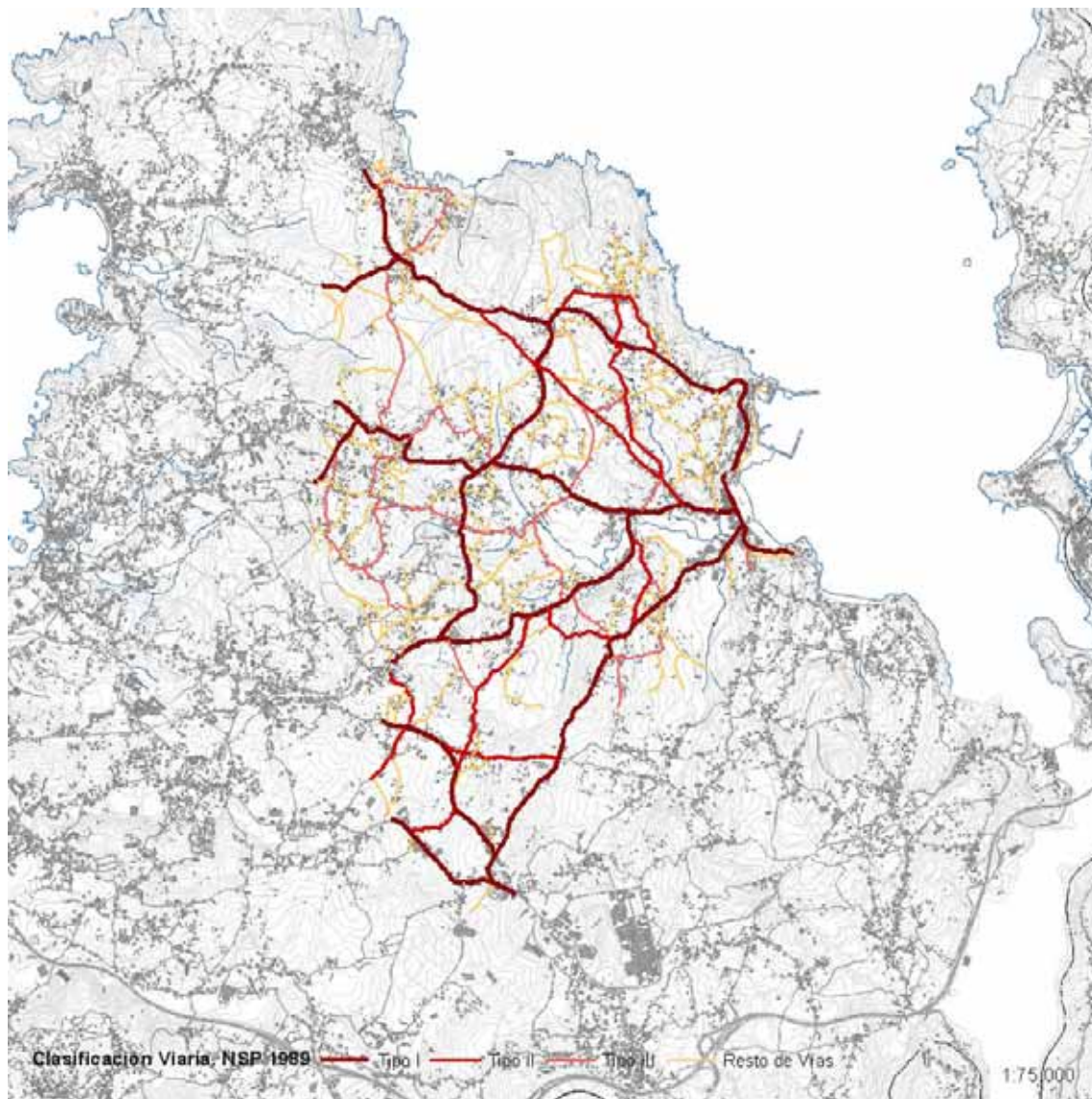
[417] Imaxe 4.6.15. Plano informativo 1: Modelo Territorial Proposto.
Fonte: NSP 1989. Sada.

Estes traballos analíticos deron pé á formulación, tal e como vimos para o concello de Oleiros, dunha xerarquización viaria no termo municipal.



[418] Imaxe 4.6.16. Plano informativo 6: Sistema Viario Municipal Proposto.
Fonte: NSP 1989. Sada.

En efecto, a clasificación viaria, ademais de permitir unha lectura estratificada do territorio virá acompañada dunha serie de normas segundo o tipo, que posibilitará distintas aproximacións ás formas de colonización territorial.



[419] Imaxe 4.6.17. Plano de interpretación da xerarquía viaria proposta nas NSP de 1989.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1989. Sada.

A conclusión sobre a imaxe redibuxada resulta contundente. O núcleo de Sada polariza as relacións dentro da península Oleiros-Sada e une a devandita aglomeración cos principais puntos comarcais tanto portuarios coma de concentración de servizos; Mera, Santa Cruz, Oleiros, Perillo, Cambre, San Sidre (Bergondo) e Betanzos. A malla, é completada por toda unha serie de camiños que enlazan os núcleos parroquias ás vías tipo I (intermunicipais).

O Plan de Estradas de Galicia de 2007, que incorpora en gran parte os trazados propostos no Plan Sectorial Viario da Comarca que inclúe a Sada e Bergondo, marca un salto cualitativo porque define o achegamento á órbita da cidade central de gran parte do concello e mesmo do núcleo de Sada que ata este momento gozaba de certa autonomía. Se na primeira proposta do Plan Sectorial, a conexión de Sada e Bergondo ás *Vías de Alta Capacidade* (VAP) se efectuaba mediante un enlace directo ao nodo da AP-9 en Guísamo, que comunicaba tamén o polígono do SEPES en Bergondo, a decisión final, inclúe un ramal que partindo do Vial-19 vai paralelo á DP-5813 (antiga LCP-1802) ata o núcleo de Tarabelo onde conecta co viario perimetral do núcleo de Sada-Fontán.

Xerarquía Viaria Proposta polas NSP de Sada de 1989	
Sistema Xeral	
TIPO I	Rede Supramunicipal
LC-1630	Estrada Local de Mera a Fontán.
LC-1840	Estrada Local de Santa Cruz a Sada.
LC-1620	Estrada Local de Sada a Bergondo.
LCP-1802	Estrada de Oleiros a Tarabelo.
LCP-1722	Estrada de Santa Cruz a Meirás.
LCP-1633	Estrada de Carta a Taibó.
LCP-1625	Estrada de Castelo a Carta.
LCV-1821	Estrada do Espírito Santo a Sada por Castro.
LC-1820	Estrada de Oleiros a Espírito Santo por Soñeiro.
TIPO II	Rede Municipal
LCP-1624	Estrada de Sada a Lubre.
LCP-1637	Estrada de Taibó a Carnoedo.
LCV-1634	Estrada de Mera á LC-1630 en Veigue.
LCV-1822	Estrada de Soñeiro a Osedo.
LCV-1824	Estrada de Soñeiro a LCV-1821
LCV-1825	Estrada de Castro a Osedo
LCV-1826	Estrada de Castro a Tarabelo.
	Estrada de Mandín a Edreira.
	Estrada de Senra a Piñeiro.
	Estrada da LC-1820 a Coiro.
LCV-1636	Estrada dende a LC-1630 a Tarabelo por Lamela.
LCP-1531	Estrada dende a LC-1630 a Sadadarriba.
TIPO III	Rede Parroquial
LCP-1823	Estrada de Vilar a Piñeiro.
LCV-1632	Estrada de Tarabelo a Carnoedo.
	Estrada de Soñeiro a Castelo.
	Estrada de Castro a Seixeda.
	Camiño de Castro a Samoedo.
	Camiño da LCV-1821 a LCV-1826 (Samoedo).
	Camiño da LCV-1636 a Souto.
	Camiño da Granxa á LCV-1636.
	Camiño da LC-1630 a Veigue por Cirro e San Pedro.
	Camiño de Meirás a Veigue.
	Camiño de Vilar a Os Tornos.
	Camiño de Cimas a Mosteirón.
	Camiño de Piñeiro a Mondego.
	Camiño de Mosteirón a Soutovello e Vertín.
	Camiño de Seixeda a Quintán.

[T124] Táboa 4.6.06. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. NSP 1989
Fonte: NSP 1989. Normas de Ordenación. Art. 54. páx 102-104.

As vías tipo IV serían o resto de vías que forman a rede interior de comunicacións municipais. Por riba de todas elas aparece a N-VI no sur do municipio como vía de primeira orde de comunicación rexional.

En canto á **ordenación** do termo municipal, pódese apreciar unha tendencia a potenciar a concentración urbana ao redor da vila principal e en segundo lugar os núcleos tradicionais, como xa temos comentado. Máis tamén, se deixa unha vía de escape para a construción de vivenda illada especificada na ordenanza 11 de solo non urbanizable de núcleo tradicional cunha edificabilidade de $0,2 \text{ m}^2/\text{m}^2$ (táboa 4.6.10).

NSP 1989. ORDENANZAS XERAIS EN SOLO URBANO				
Ordenanza	Norma Zonal	Localización	Subtipos	Características
1	Edif. mazá con patio	Ensanche Turístico e Sadadarea		Fondo 18m. 3-6 plantas
2	Edif. Mazá compacta	A Tenencia e áreas contiguas		Fondo 18m. 3-6 plantas
3	De transición a mazá	LCP-1624	Edif. Medianeiras Cegas Edif. Cunha Medianeira Cega Edif. Exentas Edif. Medianeiras Cegas Edif. Cunha Medianeira Cega Edif. Exentas	
4	Dos cascos urbanos de Riobao, Sadadarriba e Pazos			
5	Casco Urbano de Fontán			
6	De baixa densidade en ladeira	borde de LC-1630 entre Sada e Fontán		Edif. $0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
7	Edif. extensiva de baixa densidade	LCP-1631 entre Pazos e Sadadarriba		Parc Mín 500m. Ocu 35%, Edif. $0,35 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
8	Edif. Unifamiliar en ringleira baixo rasante da estrada Sada-Betanzos			Edif. $0,8 \text{ m}^2/\text{m}^2$. 3 plantas

[T125] Táboa 4.6.07. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1989

Fonte: NSP 1989. Normativa urbanística. Art. 58-65. páx 112-132.

NSP 1989. ORDENANZAS ESPECÍFICAS EN SOLO URBANO			
Ordenanza	Norma Zonal	Localización	Características
OE-1	Finca Singular en solo urbano		Ocu 20%. Edif $0,25 \text{ m}^2/\text{m}^2$
OE-2	Actuación Unitaria de viv. unifamiliar	Rúas Laguna, Riobao e Fontán	
OE-3	Actuación Unitaria en bloque aberto	Avda. Posse	3-5 plantas

[T126] Táboa 4.6.08. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1989

Fonte: NSP 1989. Normativa urbanística. Art. 66. páx 133-136.

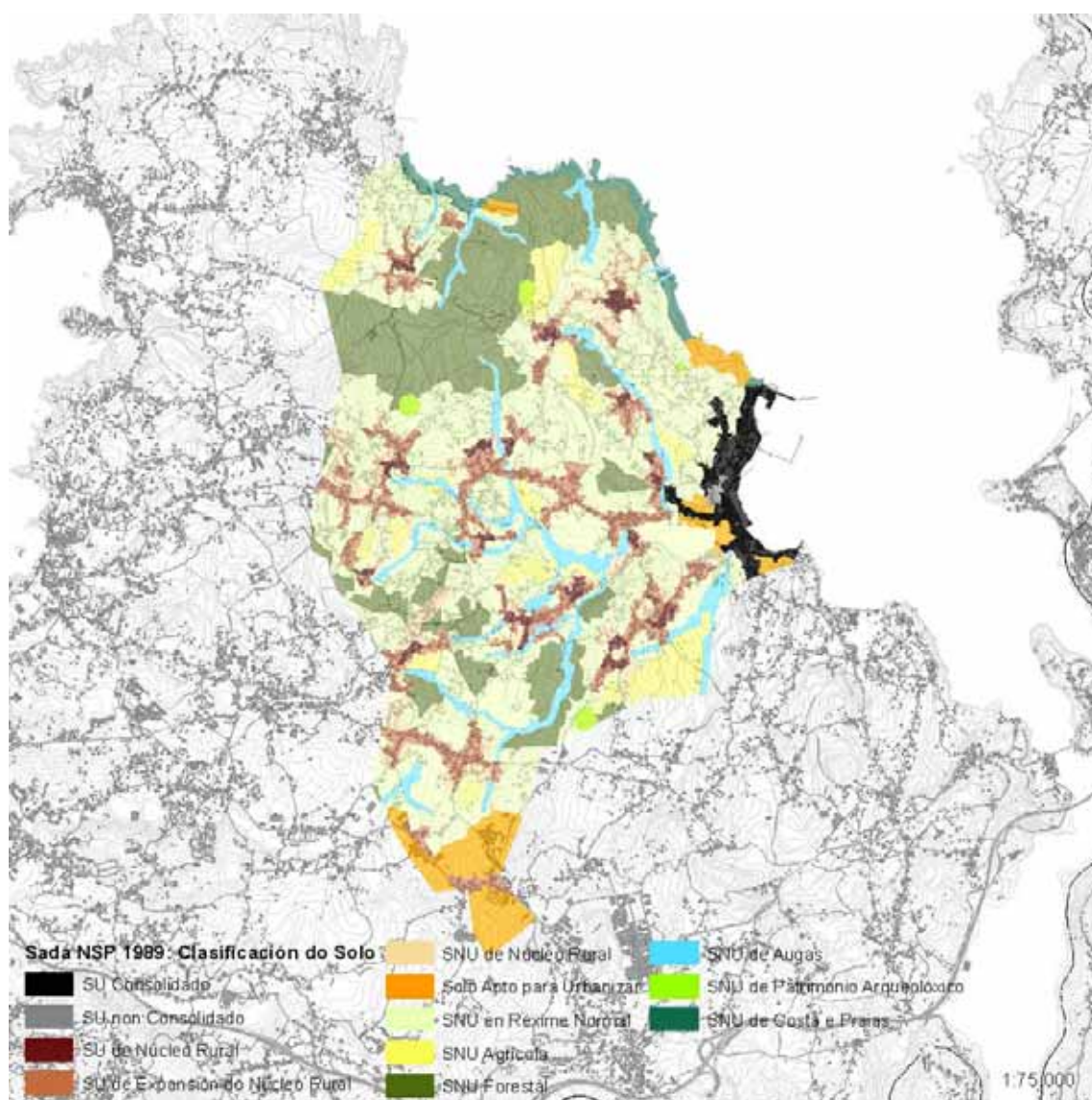
NSP 1989. ORDENANZAS ESPECÍAIS EN SOLO URBANO		
Ordenanza	Edificabilidade (m^2/m^2)	Alturas
UA-1	$0,72 \text{ m}^2/\text{m}^2$	4 plantas
UA-2	$0,72 \text{ m}^2/\text{m}^2$	4 plantas
UA-3	$1,10 \text{ m}^2/\text{m}^2$	6 plantas
UA-4		

[T127] Táboa 4.6.09. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1989

Fonte: NSP 1989. Normativa urbanística. Art. 66-bis. páx 136-137.

NSP 1989. ORDEANZAS EN SOLO RÚSTICO E NÚCLEO RURAL		
Ordenanza	Norma Zonal	Subtipos
9	Edif. Agrupada en NR tradicional	0,7 m2/m2
10	Edif. Extensiva en NR tradicional	0,35 m2/m2. en par min de 600 m2 0,50 m2/m2. en par min de 400 m2
11	No Urbanizable de NR tradicional	0,2 m2/m2
12	Réxime Normal SNU	
13	Protección Forestal	
14	Protección de Augas	
15	Protección de Áreas de Cultivo	
16	Protección de Costas	
17	Protección de Castros	
18	Fincas Singulares en SNU	

[T128] Táboa 4.6.10. Ordenanzas Reguladoras en solo rústico e núcleo rural. NSP 1989
 Fonte: NSP 1989. Normativa urbanística. Art. 67-138. páx 138-180.



[420] Imaxe 4.6.18. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Sada segundo as NSP-1989.
 Fonte: Elaboración Propia a partir de NSP-1989.

O solo urbano ocupa algo máis de 500 hectáreas, igualando os valores que tiña o concello de Cambre en 1986 pero moi por debaixo dos restantes concellos da primeira coroa. Esta clase de solo tiña unha capacidade para 1.713 vivendas das cales 23% estarían situadas en núcleos parroquiais (392 vivendas).

Pola súa banda, o solo apto para urbanizar con 139 Ha. de superficie, optaría a integrar unhas 1.259 vivendas, todas elas na contorna próxima ao núcleo de Sada, que sumadas ás 300 vivendas do SAU de promoción turística de Punta Arnela suman un total de 1.559 novas vivendas en SAU.

NSP 1989. Solo Apto Urbanizar			
SAU	Nome	Superficie (Ha)	Uso e Intensidade
SAU-1	Párroco Villanueva	4,2	Residencial Media densidade
SAU-2	As Brañas	8,8	Residencial Alta Densidade
SAU-3	Estrada Bergondo	5,2	Residencial Media Densidade
SAU-4	Porto Deportivo Punta Arnela		Residencial-Turístico
SAU-5	N-VI Soñeiro		Industrial

[T129] Táboa 4.6.11. SAU das NSP 1989.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1989.

A estimación de vivendas ao redor da vila de Sada calculada pola NSP é de 2.579 novas vivendas, polo tanto podemos concluír o valor como polo de atracción que segue a ter o núcleo urbano que sen dúbida se ve potenciado por estas decisións. Amosamos a continuación a distribución superficial de cada clase de solo:

NSP 1989	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	553
Solo Urbano: Residencial	81
Solo Urbano: Industrial	3
Solo Urbano: Núcleo Rural	469
Solo Apto para Urbanizar	139
Solo Rústico Común	1.159
Solo rústico Protexido	897
<i>Total</i>	<i>2.748</i>

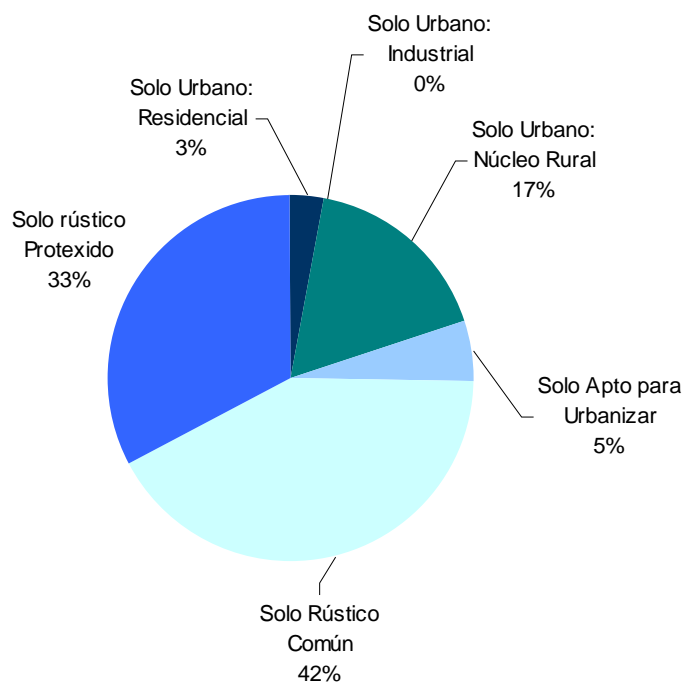
[T130] Táboa 4.6.12. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1989.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1989.

Na lectura conxunta dos datos, obtemos que o solo protexido ocupa 1/3 da superficie do termo municipal, que sumadas ao 42% de solo non urbanizable en réxime normal, fan un total de 3/4 partes do concello en réxime de solo rústico.

Por outra banda, o solo urbano de Sada representaba o 3% da superficie municipal o que nos da unha idea da concentración de servizos neste punto do concello. Dentro do solo urbano, atendendo á lexislación estatal e anterior á LSG de 1997, o réxime de núcleo rural ocupaba nas súas diversas tipoloxías o 17% do concello cun nivel poboacional que representaba aproximadamente a metade da poboación municipal.

Finalmente, o 5% do solo municipal delimitase como solo apto para urbanizar, no que catro dos cinco solos se sitúan na contorna inmediata do solo urbano de Sada e unicamente o SAU-5 de carácter industrial se localizará nas proximidades da N-VI aproveitando as súas cualidades de accesibilidade e posición dentro da comarca das Mariñas.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1989



[G155] Gráfico 4.6.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Sada nas NSP 1989.

Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1989.

A MODIFICACIÓN DAS NORMAS DE 1991 E 1993.

Pese á curta distancia percorrida polas NSP de 1989, o 9 de abril de 1991 foron aprobadas pola Comisión Superior de Urbanismo³⁹⁵ unha serie de modificacións, que alteraban de forma substancial o documento ao incidir tanto en aspectos normativos coma reclasificadores do solo:

“Las presentes modificaciones puntuales vienen a solventar tanto una serie de cuestiones que en la práctica administrativa cotidiana de la concesión de licencias, ha puesto de relieve, como a dar cabida a determinadas iniciativas, tanto públicas como privadas, alguna de ellas ya recomendadas por la propia Comisión Provincial de Urbanismo en las distintas sesiones del proceso de aprobación definitiva.³⁹⁶ (...) En Cualquier caso con las modificaciones que se proponen no pueden considerarse alterados los criterios, objetivos y soluciones que fundamentan la ordenación adoptada por las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal.”

Memoria MP-NSP, 1991. páx. 3

Como podemos observar, o documento xustifica a preservación dos fins e obxectivos das NSP-89, pese a recualificar solo, e incrementar aproveitamentos no solo urbano.

³⁹⁵ Acta 305 (sobre o expediente 8/91).

³⁹⁶ Acta CPU de 15 de Decembro de 1988.

As modificacións agrúpanse en catro bloques; Normativa urbanística, creación de unidades de actuación en solo urbano, reaxustes na clasificación e cualificación do solo e por último, axuste de aliñacións e alturas en solo urbano.

No primeiro bloque, a normativa vai sufrir variacións tanto na concreción dos parámetros urbanísticos do SAU-5 industrial³⁹⁷ (1 m²/m² de aproveitamento, altura máxima de 10,5 metros, etc) como no de tolerancia de talleres no solo urbano de edificación extensiva de núcleos rurais tradicionais, ordenanza 10. Asemade, se producen trocos normativos nos artigos 43, 52, 62, 68, 73, 81 e 92

No segundo bloque, cambian os aproveitamentos das unidades de actuación UA-1 e UA2 que pasan de 0,72 m²/m² a 1,10 m²/m². Se crean as Unidades de Execución UA-5 (2 m²/m²), UA-6 (1,75 m²/m²), UA-7 (cinco plantas) e UA-8 (1,10 m²/m²). Todas elas se atopan entre o núcleo de Sadadarriba e o propio casco urbano.

O terceiro bloque, cambia a clasificación do solo no interior do núcleo tradicional de Osedo de non urbanizable de núcleo tradicional (ordenanza 11) a solo urbano de edificación extensiva d enúcleos rurais tradicionais (ordenanza 10). Asemade, se reclasifica un solo rústico para promocións de vivenda unifamiliar como solo apto para urbanizar; SAU-6 e SAU-7.

MP-NSP 1991. Solo Apto Urbanizar					
SAU	Nome	Densidade	Edif.	Tipoloxía	Plantas
SAU-6	Baixa densidade en Meirás	15 viv/Ha	0,3 m2/m2	viv. unifamiliar	2 plantas
SAU-7	As Brañas	15 viv/Ha	0,3 m2/m2	viv. unifamiliar	2 plantas

[T131] Táboa 4.6.13. Novo Solo Apto para Urbanizar. MP-NSP 1991.
Fonte: Elaboración Propia a partir das MP-NSP 1991.

O cuarto, e derradeiro bloque, executa unha serie de modificacións espalladas que identifican novas aliñacións (Rúa Laguna, Ponte e núcleos de Fontán e Sadadarriba), e alturas (Rúa Laguna).

O 28.01.93 se dan por aprobados outra serie de trocos que non puideron cambiarse por mor da primeira resolución da Consellería de 1991. Deste modo se modifican os artigos 62, 68, e se engade un novo 89-bis, todos eles referentes a cuestións de parámetros urbanísticos. referente as Unidades de Actuación se modifica a UA-6, UA-7, UA-8 e se crea a UA-9.

Estes trocos, influirán no modelo da estrutura territorial en canto que aparecen zonas edificables no medio rural e se amplía o perímetro de actuación do solo urbano, modelo preparaba o concello para a aceleración construtiva de principios do século XXI, e que será obxecto de chamada de atención por parte do órgano autonómico coa suspensión do planeamento en febreiro de 2006.

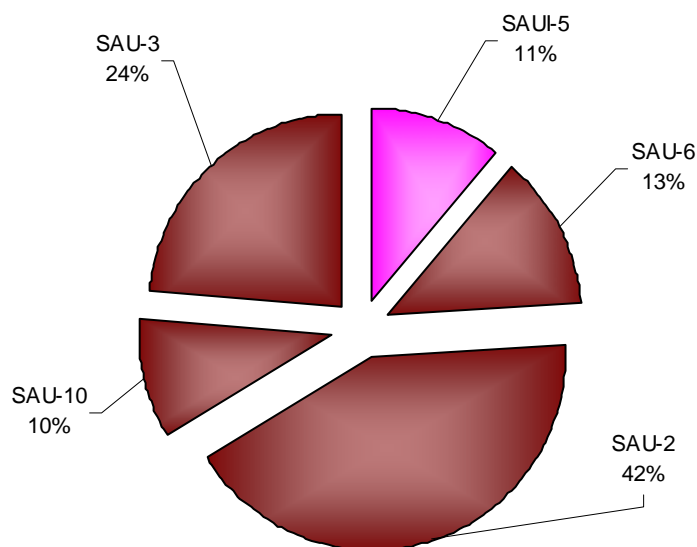
³⁹⁷ Normativa Urbanística MP-NSP 1991. páx 20.

NSP 1989. MP NSP 1991-1993						
Figura	Nome	Apr. Def.	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PP	SAU I-5. Soñeiro.	10-abr-92	SAUI-5	25200	11,06	5,26
PP	SAU-6. Meirás.	30-mar-93	SAU-6	29027	12,74	6,06
PP	SAU-2. As Brañas.	07-abr-94	SAU-2	97204	42,66	20,30
PP	SAU-10. Fortiñón.	01-jul-94	SAU-10	22575	9,91	4,72
PP	SAU-3. San Pedro de Veigue.	14-jun-96	SAU-3	53862	23,64	11,25
subtotal NSP 1986				227.868	100,00	47,60

[T132] Táboa 4.6.14. Solo Apto para Urbanizar con plan parcial aprobado.
Fonte: Elaboración propia

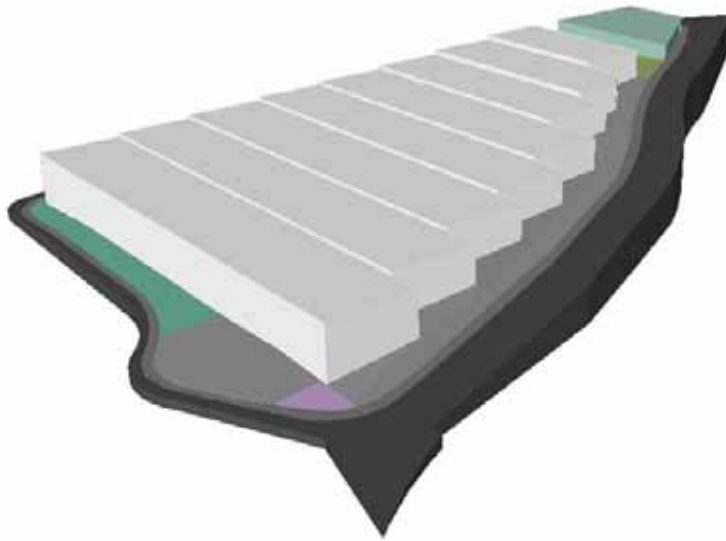
Como podemos comprobar, das 139 Ha. teóricas, foron desenvolvidas 22,78 Ha. Debemos engadir, que as modificacións reclasificaron solo rústico en apto para urbanizar, o que aumentou o número de hectáreas potenciais. A grande bolsa de solo industrial na contorna da N-VI, parroquia de Soñeiro, permanece en estado de latencia ata que se desenvolvan por completo o polígono industrial do Espírito santo (Sada-Cambre) e o de Bergondo (SEPES).

Porcentaxe de Solo Desenvolvido NSP 1989



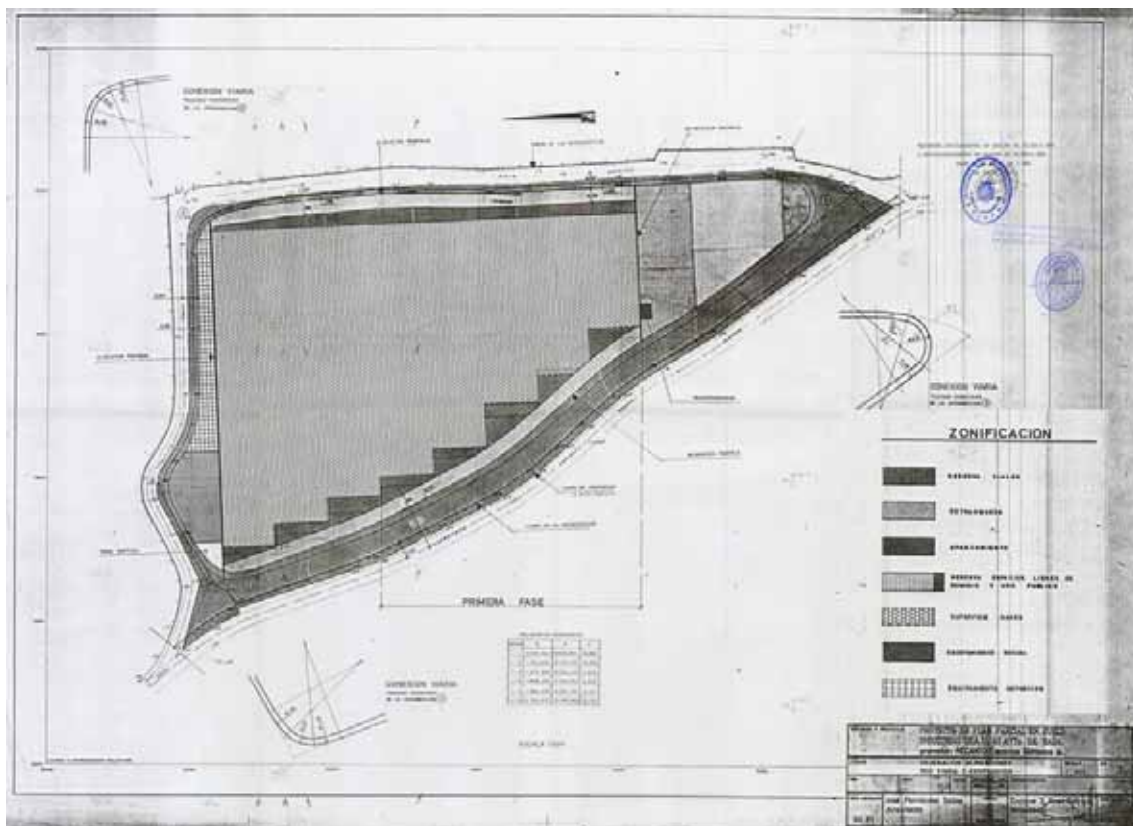
[G156] Gráfico 4.6.14. Porcentaxe de solo ocupada por cada planeamento parcial estudado NSP 1989.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1989.

Dentro das actuacións neste período destaca o solo de alta densidade SAU-2 As Brañas, do que unicamente se chegou a executar a Unidade A, correspondente a 1/3 do plan.



[421] Imaxe 4.6.19. Delimitación de parte do SAU-5 en Soñeiro.
 Fonte: Elaboración propia.SAU I-5 Soñeiro. 10.04.1992.

Esta delimitación aspira a crear solo industrial ao marxe das grandes operacións de polígonos tanto no Espírito Santo como en Guísamo de 2,5 Ha. con edificabilidade de $1 \text{ m}^2/\text{m}^2$. A creación de dotacións, pese á sesións de solo non tiveron efecto. Compre salientar a posición marxinal do solo de equipamento.

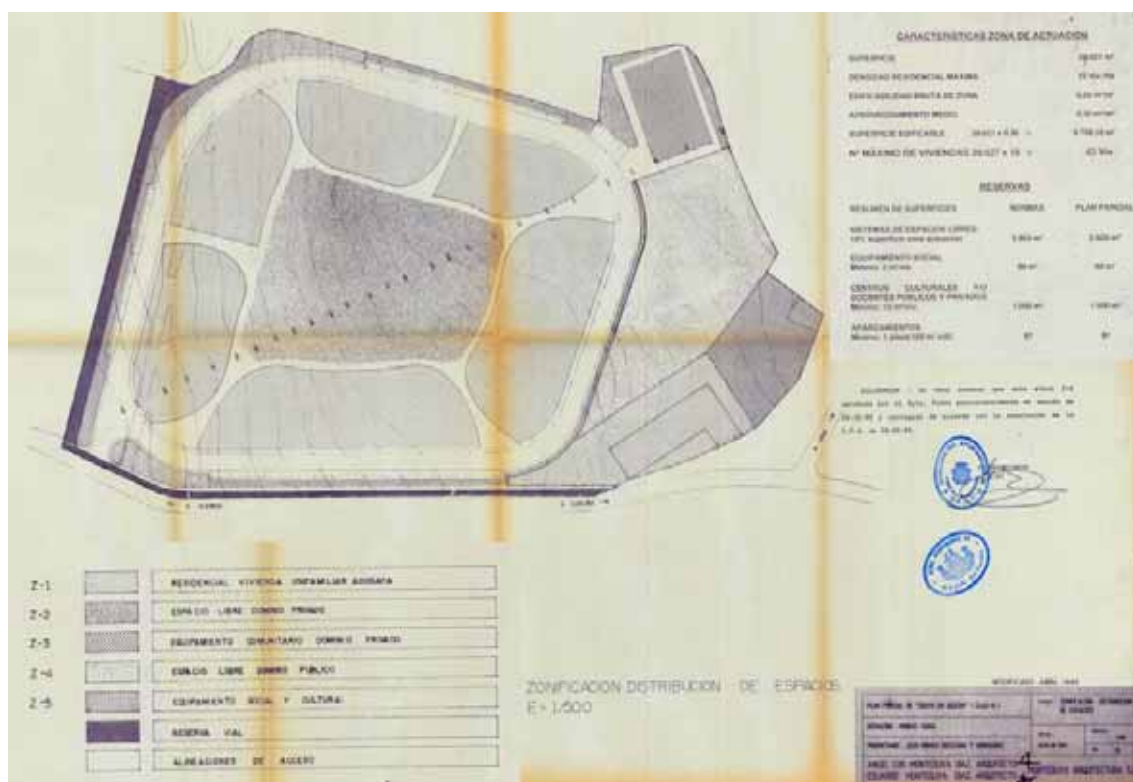


[422] Imaxe 4.6.20. Plano de zonificación do SAU I-5 Soñeiro.
 Fonte: WIUG. SAU I-5 Soñeiro. 10.04.1992.

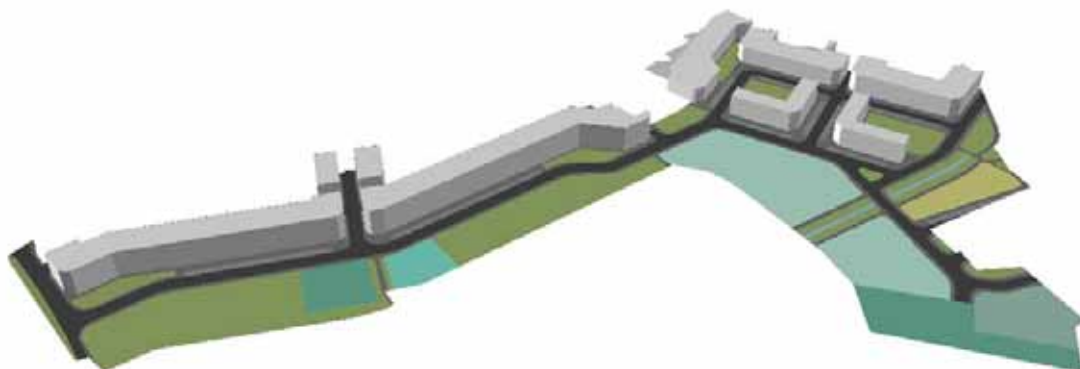


[423] Imaxe 4.6.21. SAU-6 Meirás.
 Fonte: Elaboración Propia. SAU-6 Meirás. 30.03.93.

Froito da modificación das NSP no ano 1991, naceu este Plan Parcial de titularidade unipersonal todo el, con tipoloxía de vivenda en ringleira en número de 43 (ampliado posteriormente a 48 vivendas). A densidade é de 15 viv/Ha cun índice de edificabilidade de 0,3 m²/m². Este SAU forma a primeira peza de urbanizable residencial allea ao radio de acción inmediato do núcleo de Sada que compite directamente coa proliferación de vivenda illada a carón das estradas municipais.



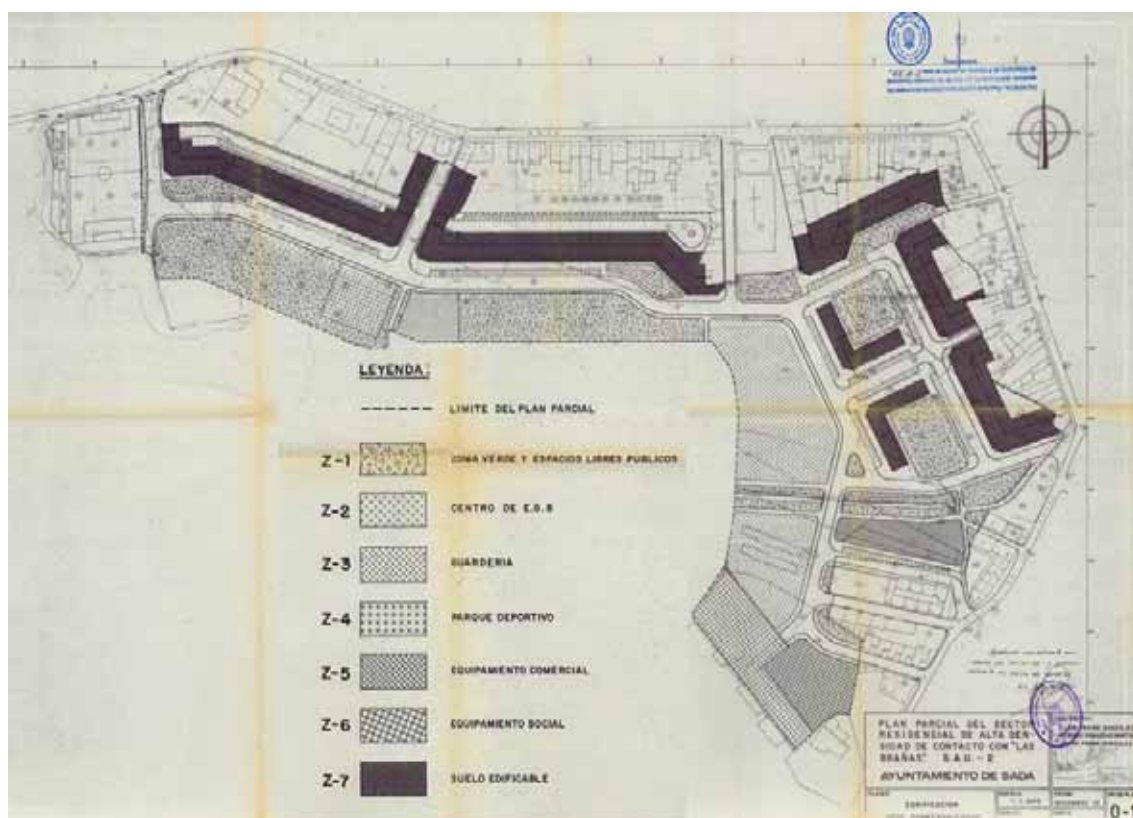
[424] Imaxe 4.6.22. Plano de zonificación do SAU-6 Meirás.
 Fonte: WIUG. PP do SAU-6 Meirás. 30.03.93.



[425] Imaxe 4.6.23. SAU-2 As Brañas.

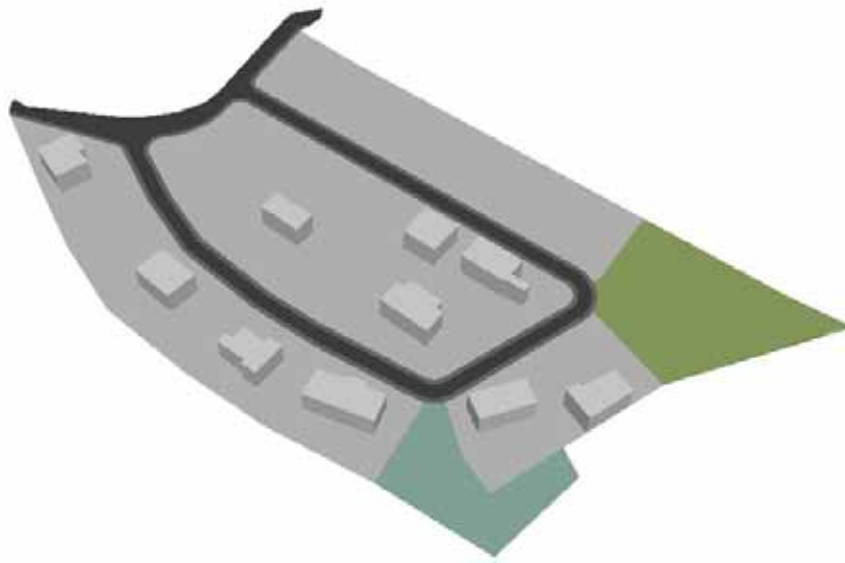
Fonte: Elaboración Propia. Plan Parcial SAU-2 As Brañas. 07.04.94.

Esta peza singular dentro das operacións de desenvolvemento, xa fora delimitada nas NSP do núcleo de Sada no ano 1977. Funciona como peza de remate entre o núcleo consolidado e o espazo natural das Brañas. O número de vivendas proxectadas era de 536, polo que responde a unha tipoloxía de alta densidade e unha das máis elevadas dos polígonos estudados. A edificabilidade supera os $0,8 \text{ m}^2/\text{m}^2$, dentro dunha densidade de 55 viv/Ha. A xestión dividiuse en tres polígonos dos que so se construíu o máis próximo ao núcleo denominado A. Os outros dous foron suspendidos polo Decreto 29/2006 do 16 de febreiro.



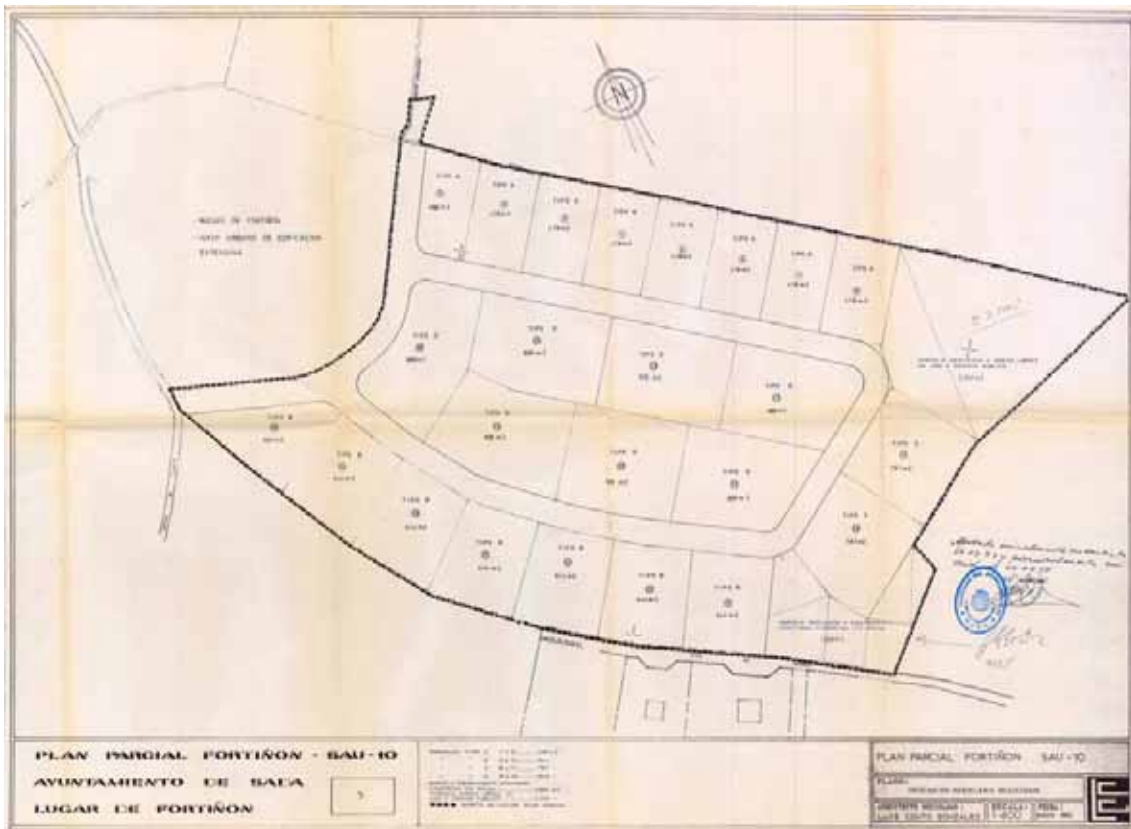
[426] Imaxe 4.6.24. Plano de zonificación do SAU-2 As Brañas.

Fonte: WIUG. Plan Parcial SAU-2 As Brañas. 07.04.94.

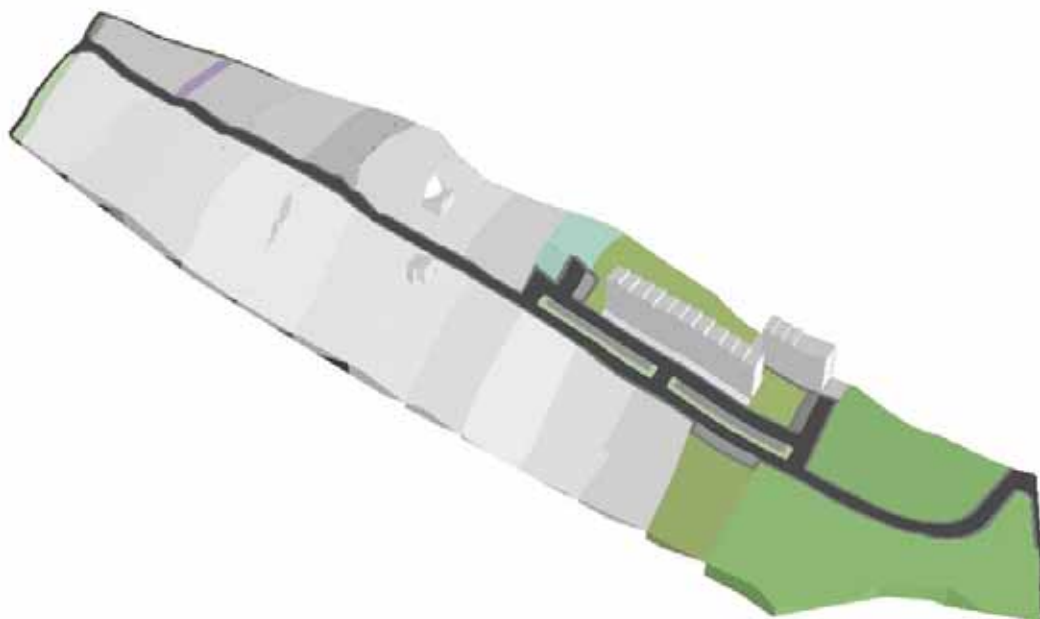


[427] Imaxe 4.6.25. SAU-10 Fortiñón.
Fonte: Elaboración Propia. Plan Parcial SAU-10 Fortiñón. 01.07.94.

Caso similar ao de Meirás, cun propietario único que desenvolve un solo para 33 vivendas unifamiliares con tipoloxía illada, con porcentaxes de solo privatizado superiores ao 70%. Os parámetros urbanísticos son similares aos xa vistos para a urbanización do SAU-6 Meirás, con edificabilidade de $0,3 \text{ m}^2/\text{m}^2$ e unha densidade de 15 viv/Ha.

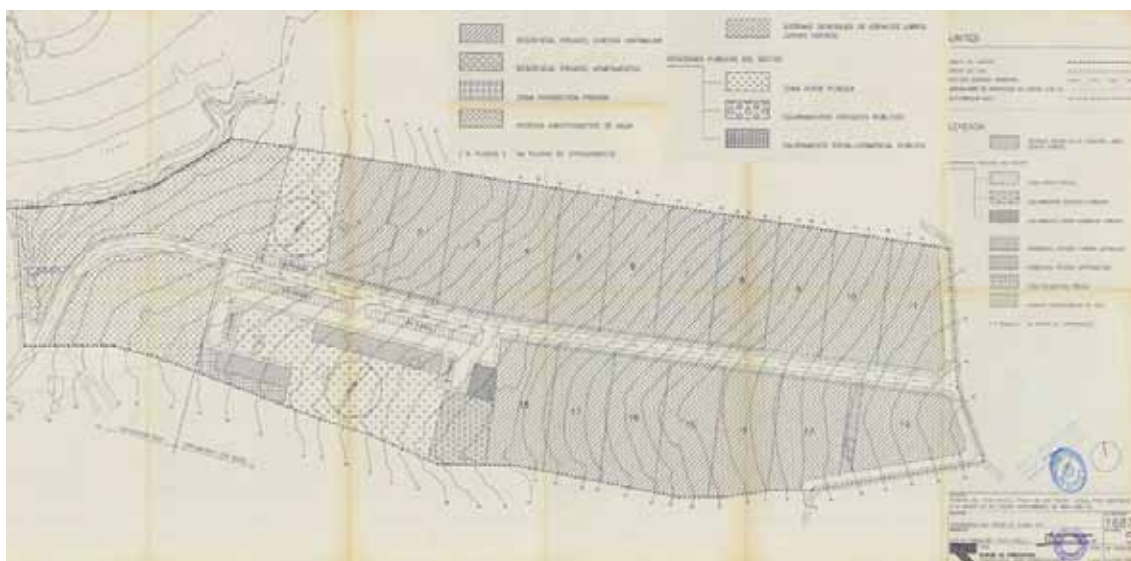


[428] Imaxe 4.6.26. Plano de zonificación do SAU-10 Fortiñón.
Fonte: WIUG. Plan Parcial SAU-10 Fortiñón. 01.07.94.



[429] Imaxe 4.6.27. SAU-3 San Pedro de Veigue.
Fonte: Elaboración Propia. Plan Parcial SAU-3 Veigue. 14.06.96.

Este plan parcial responde a un reformado do Plan Parcial aprobado o 08.04.83. A vocación deste delimitación responde a usos turísticos, con apartamentos e parcelas para vivenda unifamiliar illada, cuxo grado de consolidación actual é moi escaso. As zonas verdes non se desenvolveron e funcionan como aparcadoiro da praia anexa nos meses de verano. O número de vivendas previstas era de 53 cunha edificabilidade total de $0,1 \text{ m}^2/\text{m}^2$ dentro da densidade baixa de 10 viv/Ha. Esta promoción está rodeada de espazo protexido, ben sexa costeiro ou forestal.



[430] Imaxe 4.6.28. Plano de zonificación do SAU-3 San Pedro de Veigue.
Fonte: WIUG. Plan Parcial SAU-3 Veigue. 14.06.96

C. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1997.

As Normas Subsidiarias de Sada foron aprobadas polo Pleno³⁹⁸ do Concello o 10.01.97 grazas á Lei 7/95, de 29 de xuño en réxime de competencia delegada³⁹⁹, catro meses antes da entrada en vigor da Lei 1/1997 de 17 de maio, do Solo de Galicia. En principio representan unha continuidade en canto á estrutura territorial marcada nas Normas de 1989 e as súas modificacións posteriores, potenciando unha maior capacidade de solo a transformar como teremos oportunidade de analizar. Así, a xustificación da revisión ven marcada pola boa acollida do planeamento como sinala o texto seguinte:

*“A la vista del alto grado de desarrollo que ha tenido el planeamiento a partir de la entrada en vigor de la Revisión de las Normas del 89, cabe indicar que ha tenido un alto grado de aceptación, y supuso una acertada dualidad en la comprensión del sistema inmobiliario representado, por un lado por las adecuadas previsiones del suelo urbano con ordenación pormenorizada que tuvo una **respuesta positiva** por parte del aparato productivo del sistema inmobiliario representado por la propiedad del suelo, la producción inmobiliaria, y por la demanda; y por otro lado un **aspecto negativo** derivado de la dificultad de producción de nuevo espacio urbano que representa la gestión de los suelos incluídos en unidades de ejecución y en los suelos aptos para urbanizar, debido a la incapacidad de la promoción inmobiliaria de acometer operaciones de nueva urbanización a escala mayor a la que representa el suelo urbano de ordenanza directa, donde la actuación inmobiliaria se reduce exclusivamente a la construcción de edificios (...).”*

Memoria NSP, 1997. 1.2 Antecedentes. Páx. 4.

A primeira idea que se desprende é a fórmula de axiliza-la xestión do solo, que afecta non só ao prezo do mesmo senón tamén ao control legal das formulacións urbanísticas desenvolvidas. As Normas Subsidiarias destacan, por riba doutros parámetros, a construción de vivenda no período intersacensal de 1981 a 1991 con 1.332 novas vivendas e unha porcentaxe de crecemento do 36,2%, unicamente superada polo concello de Cambre par ao mesmo período de tempo⁴⁰⁰.

“Este desarrollo del parque de viviendas en el municipio se realizó primordialmente sobre el suelo urbano de la villa, así como en los núcleos y entidades de poboación, y también sobre el suelo no urbanizable, lo que dió lugar en este último caso a la ocupación de una gran cantidad de suelo rústico aprovechando el viario existente que se ha ido adaptando y ampliando en los últimos años (...).”

Memoria NSP, 1997. 1.2 Antecedentes. Páx. 5.

En efecto, por unha banda temos un aumento da densidade no núcleo urbano de Sada, máis pola outra, a permisividade normativa foi unha vía de escape para a construción de vivenda unifamiliar illada tanto ao longo das estradas coma no solo rústico común. Para o noso traballo,

³⁹⁸ BOP nº26, do 01.02.1997.

³⁹⁹ Lei 7/1995, do 29 de xuño, de delegación e distribución de competencias en materia de urbanismo, sendo o titular da competencia a comunidade autónoma segundo o disposto no artigo 27.3º do Estatuto de autonomía de Galicia e a lexislación urbanística autonómica.

⁴⁰⁰ Como puidemos ver no primeiro apartado do capítulo adicado a Sada, entre os anos 2000 e 2007 o crecemento de vivendas foi superior ás 1.600 novas construcións, polo que o ritmo de crecemento non só diminuíu senón que aumentou nesta última década.

a densidade de núcleo de Sada permite a concepción dun sistema de transporte colectivo que garanta a necesaria conectividade deste centro subrexional, máis a construción en baixa densidade todo ao longo do termo municipal, penaliza a eficacia dun sistema municipal tanto socialmente pola baixa masa crítica aportada ao transporte, coma economicamente polas expropiacións que se deben efectuar na rede de comunicacións.

“Además del crecimiento polinuclear y lineal a lo largo del sistema viario, se ha producido una gran colmatación del suelo no urbanizable sin protección específica mediante la edificación de viviendas a través del trámite de excepción.”

Memoria NSP, 1997. 1.3 Síntese da Información. Páx. 14.

Os fenómenos aos que chega o equipo redactor das Normas de 1997 poden resumirse en dous:

- Crecemento da vivenda familiar tanto de primeira coma segunda residencia, potenciando o acento de municipio turístico-residencial que lle conferiron anteriores estudos e plans vistos neste traballo doutoral.
- Crecemento de actividades de servizos tanto da fin de semana como da época estival.

En canto aos obxectivos marcados polas Normas Subsidiarias atópanse unha variada panorámica de intencións en aras de encamiñar o crecemento urbano. Se realiza unha subdivisión deste, en xerais, particulares e puntuais. Neste último caso en aspectos normativos que flexibilicen a aplicación das regras urbanísticas. Entre os obxectivos xerais pódense citar:

1. Equilibrio e artellación das distintas áreas e actividades, corrixindo disfuncionalidades e distorsións.
2. Articulación entre áreas rurais e urbanas, para o cal se actúa en dúas fronteas, por unha banda na mellora do sistema de comunicacións viarias, e por outra completar o reequipamento dos núcleos.
3. Mantemento da poboación, conservando o modelo descentralizado e potenciando os sectores productivos.
4. Manter e mellorar a multifuncionalidade e superposición de usos.
5. Integración dos diferentes grupos sociais; rurais e urbanos, conservando cada un as súas propias peculiaridades.
6. Elaboración dun plan flexible que dea resposta a novas actuacións non contempladas.
7. Mellora da calidade de vida por medio de actuacións urbanísticas.
8. Fomento das relacións sociais e culturais baixo a fórmula de tres niveis en chanzos de equipamento no que os dous primeiros se concentren na vila de Sada:
 - a. Supramunicipal.
 - b. Municipal.
 - c. Parroquial.
9. Desenvolvemento urbanístico controlado e harmónico co medio e a estrutura territorial.
10. Impedir a invasión indiscriminada do territorio.
11. mellora das infraestruturas urbanas.

En canto aos obxectivos particulares destacamos os seguintes:

1. Necesidade de estruturar os tecidos dos núcleos principais e os seus ámbitos de influencia. Proposta de corredores vinculados á veciñanza, acabado e fundido dos núcleos rurais.
2. Adecuación aos textos legais en vigor no momento da redaccións das NSP.
3. Reordenación do borde costeiro.
4. Estudo das disfuncións no municipio sen reformular a estrutura urbana, máis escapando da segregación de usos e potenciar a mestura de actividades compatibles.

“Esta disfunción ubicada en los ejes primarios de la estructura viaria de Sada, provoca disfunciones relativas a la fluidez y seguridad vial del tráfico.”

Memoria NSP, 1997. 2.1 obxectivos da ordenación. Páx. 44.

5. Corrección das accións de distorsión dentro do territorio municipal producido pola expansión urbana anárquica sobre o medio rural.

“El nuevo tejido no es capaz de generar las funcionalidades necesarias para configurar un enclave autosuficiente, por lo que se aprecia una total dependencia unilateral respecto del núcleo urbano de Sada.

(...) Estas circunstancias obligan a la población de estas áreas y núcleos periféricos a depender en gran medida del automóvil, con el correspondiente aumento de tráfico a través de una red viaria, en muchos casos no suficientemente dimensionada.

(...) El crecimiento urbano experimentado recientemente por los núcleos más dinámicos del municipio se ha servido en exceso de la estructura fundamentalmente radial de sus caminos y carreteras. De este modo se ha producido una duplicidad de funciones de circulación y crecimiento edificatorio sobre una red viaria subdimensionada, que provoca problemas de congestión, falta de fluidez, con dificultades para los peatones y con deterioro de la calidad ambiental.

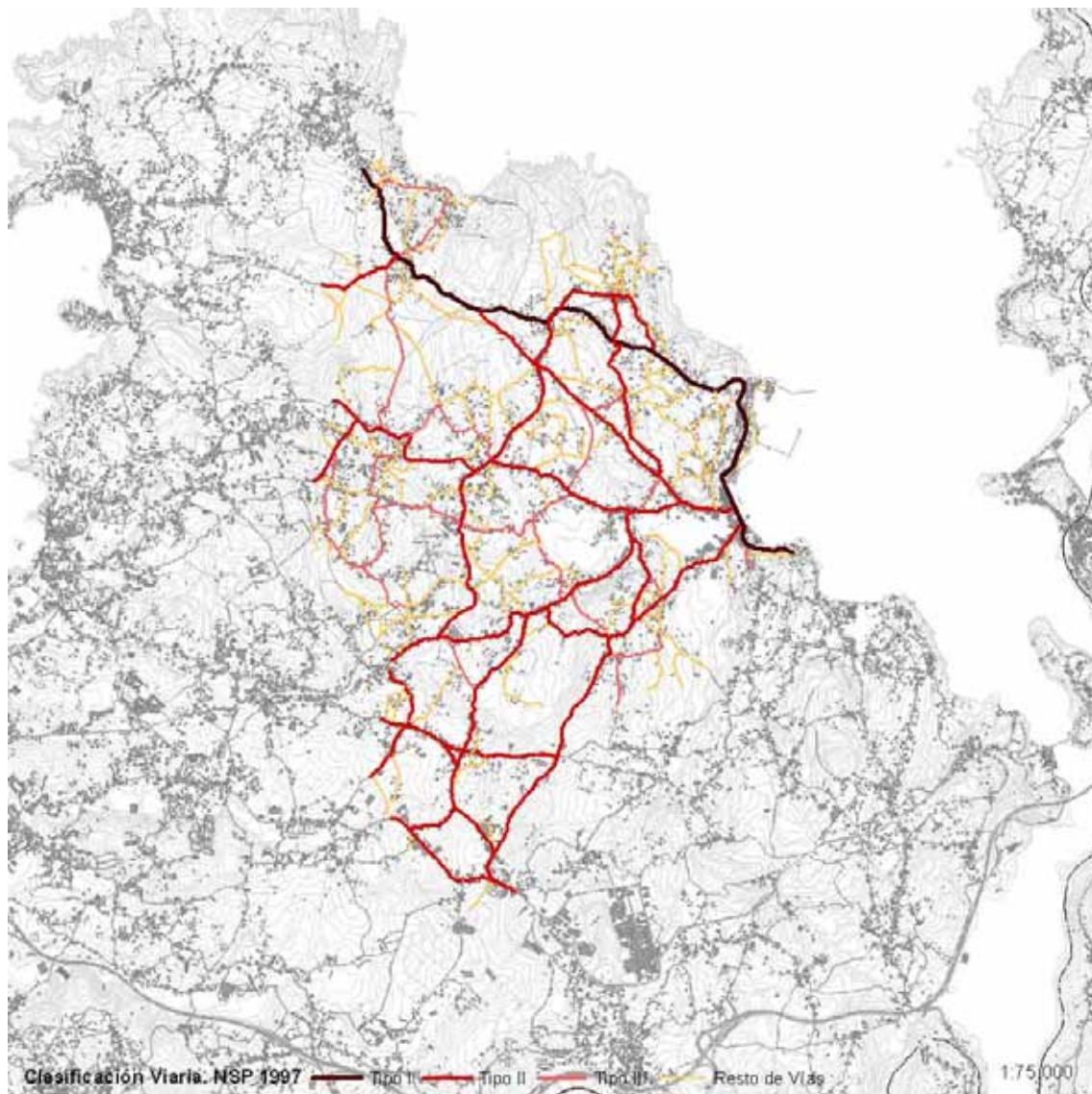
(...) La presión del ritmo constructivo sobre los viales importantes del municipio produce una desestructuración importante del tejido urbano.”

Memoria NSP, 1997. 2.1 obxectivos da ordenación. Páx. 46-47.

6. Potenciación do medio rural.
7. potenciacións e reordenación dos núcleos rurais de poboación.
 - a. Áreas urbanas (SU Residencial de Núcleo)
 - b. Áreas non urbanizables (SNU de Núcleo Tradicional)
8. potenciación do ámbito parroquial como modelo e artellación entre os distintos núcleos.
9. potenciación do sector turístico-hoteleiro, industrial e comercial como fonte de riqueza.
10. adecuar a previsión do solo residencial ás necesidades reais do termo municipal.
11. Dotar de servizos urbanísticos a totalidade dos núcleos rurais do municipio.
12. Establecer un modelo territorial baseado na articulación harmónica e equilibrada entre a vila de Sada o núcleo de Fontán e os desenvolvementos lineais ao longo dos corredores principais nas súas diferentes versións (NR de SU, NR de SNU e SNU).

13. Control da expansión e crecemento espontáneo mediante as dotacións e reequipamentos.
14. Necesidade de flexibilizar as propostas urbanísticas.
15. Programación urbanística.
16. Protección do patrimonio.

A tradución de todo este paquete de medidas que apostan por un modelo polinuclear que evita a segregación de usos compatibles, non é outra que o engarce de ordenanzas de media ou baixa densidade a través dos corredores viarios, no que o novo equipamento fai as veces de lugar central dentro da continuidade do solo urbano. Deste xeito, complétase un modelo territorial baseado na ocupación sistemática das beiravías pola edificación residencial de baixa densidade, modelo que produce, amén dunha gran ocupación superficial sobre o termo municipal, conxestión nos accesos aos núcleos urbanos consolidados.



[431] Imaxe 4.6.29 .Plano de interpretación da Xerarquía viaria proposta nas NSP de 1997.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1997. Sada.

Xerarquía Viaria Proposta polas NSP de Sada de 1997	
Sistema Xeral	
TIPO I	Rede Supramunicipal
AC-163	Estrada Local de Mera a Fontán. (Rede Primaria Complementaria. Plan de Estradas de Galicia).
AC-162	Estrada Autonómica Sada a Bergondo. (Rede Primaria Complementaria. Plan de Estradas de Galicia).
TIPO II	Rede Municipal
LCP-1802	Estrada de Oleiros a Tarabelo.
LCP-1722	Estrada de Santa Cruz a Meirás.
LCP-1633	Estrada de Carta a Taibó.
LCP-1625	Estrada de Castelo a Carta.
LCV-1821	Estrada do Espírito Santo a Sada por Castro.
LC-1820	Estrada de Oleiros a Espírito Santo por Soñeiro.
LCP-1624	Estrada de Sada a Lubre.
AC-183	Estrada Autonómica de Sada a Meirás. (Rede Secundaria. Avance Plan Provincial de Estradas).
AC-184	Estrada Autonómica Ramal AC-172 a Meirás. (Rede Secundaria. Avance Plan Provincial de Estradas).
LCP-1637	Estrada de Taibó a Carnoedo.
LCV-1634	Estrada de Mera á LC-1630 en Veigue.
LCV-1822	Estrada de Soñeiro a Osedo.
LCV-1824	Estrada de Soñeiro a LCV-1821
LCV-1825	Estrada de Castro a Osedo
LCV-1826	Estrada de Castro a Tarabelo.
	Estrada de Mandín a Edreira.
	Estrada de Senra a Piñeiro.
	Estrada da LC-1820 a Coiro.
LCV-1636	Estrada dende a LC-1630 a Tarabelo por Lamela.
LCP-1531	Estrada dende a LC-1630 a Sadadarriba.
TIPO III	Rede Parroquial
LCP-1823	Estrada de Vilar a Piñeiro.
LCV-1632	Estrada de Tarabelo a Carnoedo.
	Estrada de Soñeiro a Castelo.
	Estrada de Castro a Seixeda.
	Camiño de Castro a Samoedo.
	Camiño da LCV-1821 a LCV-1826 (Samoedo).
	Camiño da LCV-1636 a Souto.
	Camiño da Granxa á LCV-1636.
	Camiño da LC-1630 a Veigue por Cirro e San Pedro.
	Camiño de Meirás a Veigue.
	Camiño de Vilar a Os Tornos.
	Camiño de Cimas a Mosteirón.
	Camiño de Piñeiro a Mondego.
	Camiño de Mosteirón a Soutovello e Vertín.
	Camiño de Seixeda a Quintán.

[T133] Táboa 4.6.15. Nivel xerárquico proposto para as estradas localizadas no termo municipal. NSP 1997.
Fonte: NSP 1997. Normativa Urbanística tomo II. Art. 23 a 23.7. páx 31-36.

En canto ao sistema viario, se produce un transvase de estradas de nivel I cara o nivel II, que inflúe decisivamente nos parámetros de construción ao borde delas concretamente nas aliñacións. As estradas Tipo II ao seren menos restritivas que as primeiras, favorecen a construción nos bordes das mesmas invalidando ou encarecendo calquera medida de ampliación sectorial ao respecto.

Facemos referencia tamén do troco na denominación das estradas a partir do segundo Plan de Estradas de Galicia, que xa temos estudado no capítulo 3, medida de pouca influencia na xerarquía viaria do termo municipal pero que recollen as NSP de 1997.

Ao marxe destas cuestións, a imaxe 4.6.29 transmite unha malla pouco xerarquizada onde a estrada da costa parece ter un papel principal nas relacións intermunicipais, deixando as conexións tanto cos polígonos industriais como a cidade central nun segundo nivel que non reflicte a realidade actual⁴⁰¹.

Fixando a nosa atención unha vez máis sobre a **ordenación** prevista, podemos apreciar o aspecto continuista da proposta que sen embargo recolle unha maior superficie de solo municipal na aplicación de normas referentes a vivenda unifamiliar, en detrimento das zonas de cultivo ou forestais.

Outro dos elementos a ter en conta é a total eliminación das referencias aos núcleos orixinarios coma xerme matricial dos asentamentos fora do casco urbano de Sada, substituídos por unha ordenanza d solo urbano máis intensiva en canto á ocupación do solo. En efecto, surxe así toda unha serie de denominacións confusas na súa terminoloxía, pois fan referencia a un hipotético asentamento no medio rural pero que actúan de facto como expansións semiurbanas no que o único medio de estrutura territorial é a estrada e a clasificación ven dada pola rede de infraestruturas e servizos que regan o termo municipal.

⁴⁰¹ Neste senso compre botar unha ollada sobre a intensidade de uso das estradas municipais no capítulo seguinte, para corroborar estas afirmacións.

NSP 1997. ORDENANZAS XERAIS EN SOLO URBANO										
Articulado	Ord	Norma Zonal	Localización	Subtipos	Fronte Mín. Par	Parcela Mín. Edif	Fondo Máx. Edificable	Grado Ocu. Parcela	Edif. (m2/m2)	Alturas
Solo Urbano de Edificación Colectiva (art. 30)	1	Edif. mazá con patio	Ensanche Turístico e Sadadarea			100 m2	18m / 30m			3-6 plantas
	2	Edif. Mazá compacta	A Tenencia e áreas contiguas			100 m2	18m / 30m			3-6 plantas
	3	De transición a mazá	LCP-1624	Edif. Medianeiras Cegas		100 m2	12m / 30m			4 plantas
				Edif. Cunha Medianeira Cega		100 m2	12m / 30m			4 plantas
				Edif. Excentas		100 m2	12m / 30m			4 plantas
				Edif. Medianeiras Cegas		100 m2	12m / 30m			3 plantas
	4	Dos cascos urbanos de Riobao, Sadadarriba e Pazos		Edif. Cunha Medianeira Cega		100 m2	12m / 30m			3 plantas
				Edif. Excentas		100 m2	12m / 30m			3 plantas
Solo Urbano Residencial de Tipoloxía Mixta (art. 31)	5	Casco Urbano de Fontán				100 m2	14 m			3 plantas
	6	De baixa densidade en ladeira	borde de LC-1630 entre Sada e Fontán			200 m2	14 m	50%	0,75	3 plantas
Solo Urbano de Edificación Unifamiliar en Ringleira Baixo Rasante da Estrada Sada-Betanzos (art. 32)	7	Edif. Unifamiliar en ringleira baixo rasante da estrada Sada-Betanzos				100 m2			0,8	3 plantas
Solo Urbano Residencial de Vivenda familiar (art. 33)	8	Edificación Extensiva en Baixa Densidade			10 m	436 m2		35%	0,35	2 plantas
Solo Urbano de Entidades de Poboación Emprezadas no Medio Rural (art. 33)	9	Edificación Agrupada			10 m	218 m2		50%	0,7	2 plantas
	10	Edificación extensiva			10 m	400 m2		50%	0,7	2 plantas
	11	Núcleo de Poboación de Recente Creación			10 m	872 m2		25%	0,35	2 plantas

[T134] Táboa 4.6.16. Ordenanzas Reguladoras das zonas de solo urbano. NSP 1997.
Fonte: NSP 1997. Normativa urbanística tomo II. Art. 30-33. páx 46-72.

Respecto ás ordenanzas Específicas as Normas de 1997 transcriben as de 1989, polo que remitimos á táboa 4.6.08 para a súa revisión. Porén, será nas unidades de execución integral onde se producirá un gran salto ao incorporar 25 delimitacións para desenvolver mediante estudo de detalle cunha superficie total que supera as 20 hectáreas, xustificadas como vimos anteriormente pola escasa capacidade das empresas promotoras para desenvolver grandes bolsas de solo.

Na ordenación dos núcleos rurais dous son aspectos cambiantes; por unha banda desaparece a concepción de núcleo rural entendido como asentamento primixenio para formar parte dunha serie de ordenanzas de vivenda unifamiliar en solo urbano como xa temos dito; e por outra, se amplía a delimitación atendendo ao análise da realidade construída xustificando a normativa do seguinte xeito:

“En el estudio del modelo de asentamientos poblacionales existentes y sus elementos constitutivos se propone una flexibilización en las condiciones de ordenación de los núcleos tradicionales, derivada fundamentalmente de su peculiar estructura parcelaria y viaria; mientras que para las áreas de reciente formación, de expansión de aquellas, se proponen mecanismos de ordenación más rigurosos, con la finalidad de reorganizar los nexos de unión e interrelación entre las diferentes parroquias que configuran el municipio. Con ello se pretende limitar el esparcimiento, que no la dispersión, al objeto de evitar la progresiva degradación del medio natural que provoca el asentamiento indiscriminado de viviendas unifamiliares en el medio agrícola o forestal y asimismo a la secuela de la imposibilidad económica de dotar a todas ellas del estándar mínimo de infraestructuras, servicios y equipamientos deseado.

(...) Cabe destacar que a pesar del progresivo deterioro de las actividades relacionadas con el sector primario, no se ha producido una reducción paralela del apego y arraigo a la tierra que presentan municipios marcadamente rurales. Esto dificulta en gran medida el desarrollo de sistemas de gestión del suelo complejos en áreas rurales, por lo que es aconsejable el predominio de una ordenación directa, con la menor alteración de la estructura parcelaria y viaria.”

Memoria NSP, 1997. 1.3 Síntese da Información. Páx. 17-18.

O solo rústico subdivídese en zonas de especial protección arrastradas do anterior plan pero modificando algunhas delimitacións, mentres que se inclúe nesta clase o solo a ordenanza 12, que sendo un solo non urbanizable inclúe na súa denominación “de núcleo rural tradicional” no que segundo os parámetros urbanísticos se permite a edificación en aras de colmatar os corredores viarios.

NSP 1997. ORDEANZAS EN SOLO RÚSTICO		
Ordenanza	Norma Zonal	Subtipos
12	Non Urbanizable de NR tradicional	. Parc mín 872 m2. Ocu 20%. Edif 0,2 m2/m2
13	Réxime Normal SNU	
14	Protección Forestal	
15	Protección de Augas	
16	Protección de Áreas de Cultivo	
17	Protección de Costas	
18	Protección de Castros	
19	Fincas Singulares en SNU	

[T135] Táboa 4.6.17. Ordenanzas Reguladoras en solo rústico. NSP 1997
 Fonte: NSP 1997. Normativa urbanística tomo II. Art. 41-48. páx 93-106.

Dentro do solo urbano se permiten os seguintes desenvolvementos mediante estudo de detalle (véxase táboa 4.6.16), figura que, nalgúns casos parece algo escasa dadas as magnitudes e os fins dos devanditos solos⁴⁰².

NSP 1997. UNIDADES DE EXECUCIÓN				
ID	Norma Zonal	Superficie (m2)	Edif. (m2/m2)	Cesións
UEI-1	1	3.150	2,00	Viais 28m2/100m2c
UEI-2	8	7.850		36m2/100m2c
UEI-3	1 ou 10	11.830		2.405 ou 6.000 m2
UEI-4	(MP PE Porto)	420		zv-viais 150 m2
UEI-5 DIS	4	3.750	0,72	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-6	Planos Ord.	1.400		VX 325 m2
UEI-7	1	3.744	2,80	VX 1200 m2
UEI-8	1	15.573	1,10	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-9	1	16.000	1,00	zv-eq 9600 m2
UEI-10	4	3.600	0,72	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-11	3	5.400	0,72	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-12	3	10.500	0,72	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-13	3	9.200	1,10	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-14	1	3.100		Planos Ord.
UEI-15	1	2.700	2,00	Planos Ord.
UEI-16	1	2.000	2,00	Planos Ord.
UEI-17	1	10.000	1,00	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-18	3 ou 4	10.000	0,72	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-19 DIS	4	7.175	0,72	zv-eq 28m2/100m2c
UEI-20	3	4.650		VA 3.400 m2
UEI-21	10	14.200		zv viais 7.400 m2
UEI-22	10	9.000		zv 5.000 m2
UEI-23	10	29.400		36m2/100m2c
UEI-24	10	15.400	0,72	36m2/100m2c
UEI-25	9	1.800	1,00	VA 1.100 m2
Total		201.842		

[T136] Táboa 4.6.18. Unidades de Execución Integral. NSP 1997. Sada
 Fonte: NSP 1997. Normativa urbanística tomo II. Art. 35. páx 75-77.

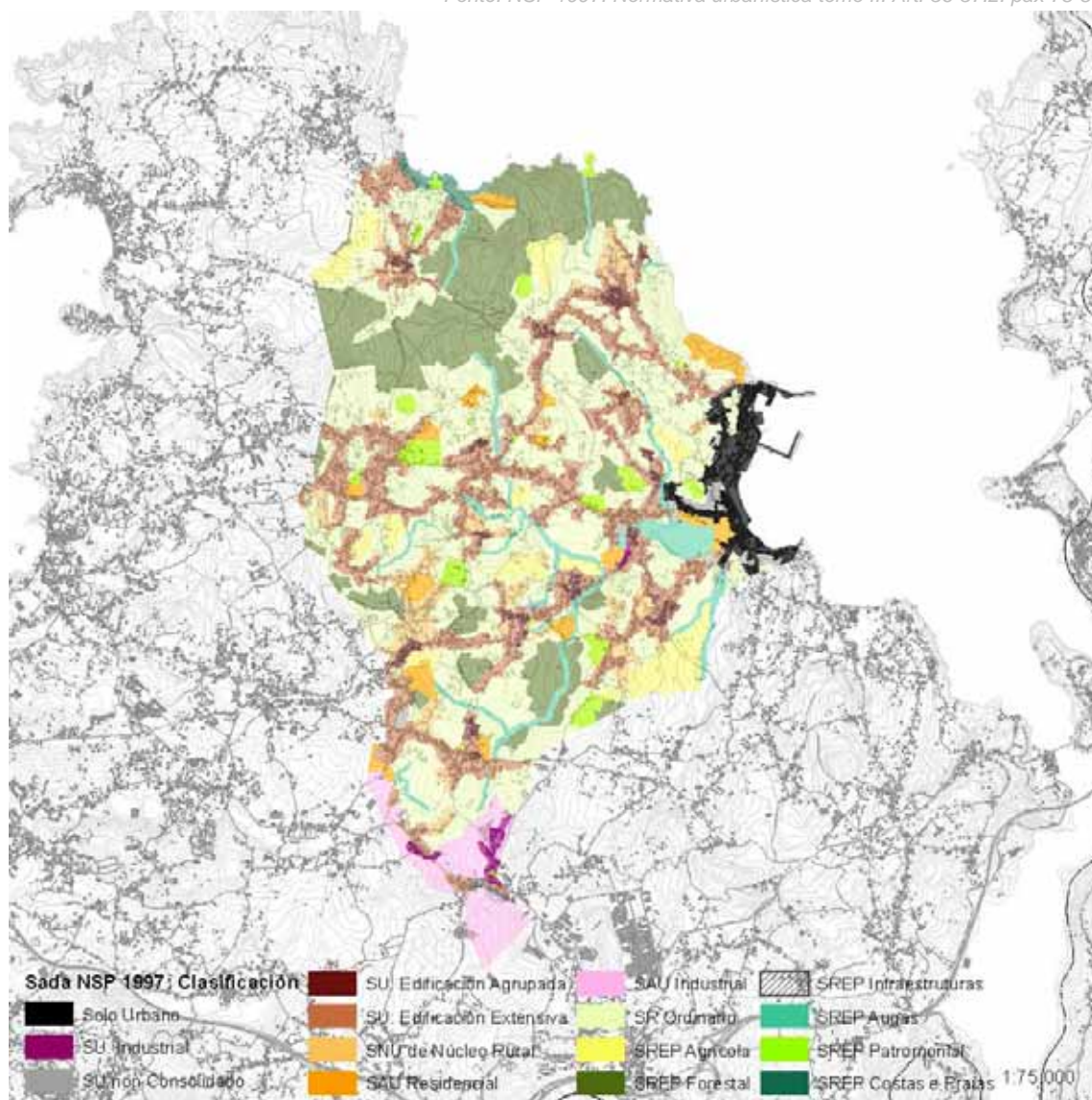
Por último resta comprobar o salto cualitativo respecto da anterior NSP en canto á delimitación de novo solo para desenvolver, si ben as dúas modificacións puntuais das que fixemos referencia xa adiantaban esta situación. Neste caso tanto os valores de superficie como de aproveitamento resultan comparables aos concellos da primeira contorna e incluso por riba de Cambre ou Arteixo.

Compre sinalar no casco urbano de Sada-Fontan, a desaparición dos SAU-1 párroco Villanueva, e SAU-3 Estrada de Bergondo, para seren substituídos por unidades de execución dentro de solo urbano.

⁴⁰² A UE-23 foi obxecto de anulación por mor dunha sentenza que falla en favor da Xunta de Galicia por ser un solo non apto para desenvolver mediante Estudo de Detalle.

NSP 1997. SOLOS APTOS PARA O DESENVOLVEMENTO URBANÍSTICO					
Sector	Superficie Bruta m2	Densidade Max. (viv/Ha)	Edif (m2/m2)	Aproveitamento (m2)	Cesións Adicionais
SAUR-01	30.000	15 viv/Ha	0,30	9.000	6.000
SAUR-02	75.000	15 viv/Ha	0,30	22.500	15.000
SAUR-03	79.300	15 viv/Ha	0,30	23.790	2.000
SAUR-04	154.000	30 viv/Ha	0,45	69.300	0
SAUR-06	26.000	15 viv/Ha	0,30	7.800	5.200
SAUR-07	4.150.000	15 viv/Ha	0,30	1.245.000	8.300
SAUR-08	45.000	15 viv/Ha	0,30	13.500	9.000
SAUR-09	41.000	15 viv/Ha	0,30	12.300	8.200
SAUI-5A	44.000	Industrial	0,85	37.400	6.600
SAUI-5B	34.000	Industrial	0,85	28.900	5.100
SAUI-5C	46.000	Industrial	0,85	39.100	6.900
SAUI-5D	390.000	Industrial	0,85	331.500	58.500
SAUI-5E	318.000	Industrial	0,85	270.300	47.700
SAUR-10	97.000	15 viv/Ha	0,30	29.100	19.400
SAUR-11	48.000	15 viv/Ha	0,30	14.400	9.500
Total	5.577.300			2.153.890	207.400

[T137] Táboa 4.6.19. Solo Apto para Urbanizar. NSP 1997
 Fonte: NSP 1997. Normativa urbanística tomo II. Art. 36-37.2. páx 78-89.



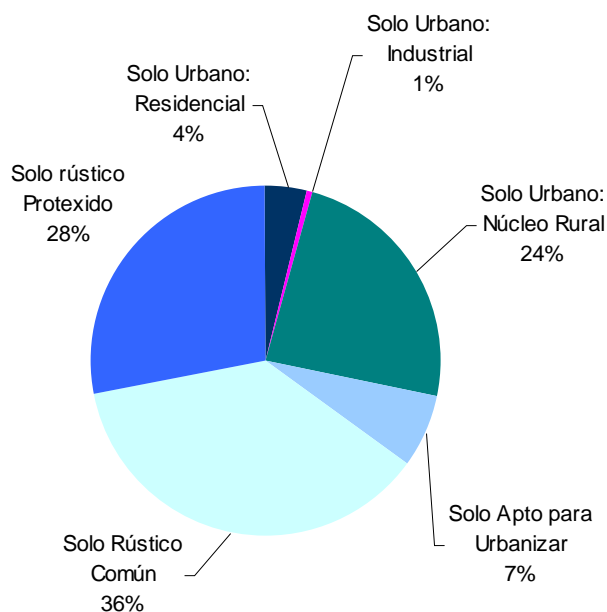
[432] Imaxe 4.6.30. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Sada segundo as NSP-1997.
 Fonte: Elaboración Propia a partir de NSP-1997.

Á vista da imaxe 4.6.30 podemos notar a confirmación do modelo proposto no plan de 1989. Se produce un aumento considerable do solo urbano, tanto no que corresponde coa vila de Sada coma no dos denominados núcleos rurais que funcionan a modo de corredor de solo urbano. Nese senso cobra especial relevancia a delimitación dos solos urbanizables ou aptos para urbanizar, segundo a terminoloxía das NSP, que aumenta un 75% o solo susceptible de desenvolvemento no período comprendido entre as dúas Normas Subsidiarias. Coma non podía ser doutra forma, o solo rústico e o especialmente protexido, diminúen os seus valores en correspondencia co crecemento urbanístico.

NSP 1997	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	795
Solo Urbano: Residencial	111
Solo Urbano: Industrial	14
Solo Urbano: Núcleo Rural	669
Solo Apto para Urbanizar	183
Solo Rústico Común	1.041
Solo rústico Protexido	782
Total	2.801

[T138] Táboa 4.6.20. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1997.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1997.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1997



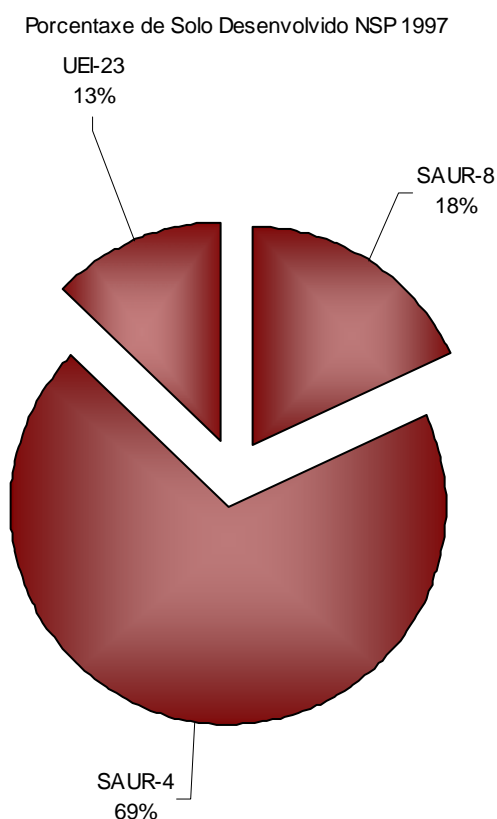
[G157] Gráfico 4.6.15. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Sada nas NSP 1989.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1989.

O solo rústico perde o 11% de superficie respecto das NSP de 1997 en favor das restantes clases de solo, nas que o maior aumento se produce na redelimitación dos solos urbanos de baixa densidade implicados no medio rural, pero aos que non son alleos as delimitacións de solos aptos para urbanizar, e o casco urbano de Sada. Os enclaves industriais se recoñecen cunha ordenanza específica á espera de desenvolver o solo próximo á N-VI, que se configura como un polo de atracción industrial.

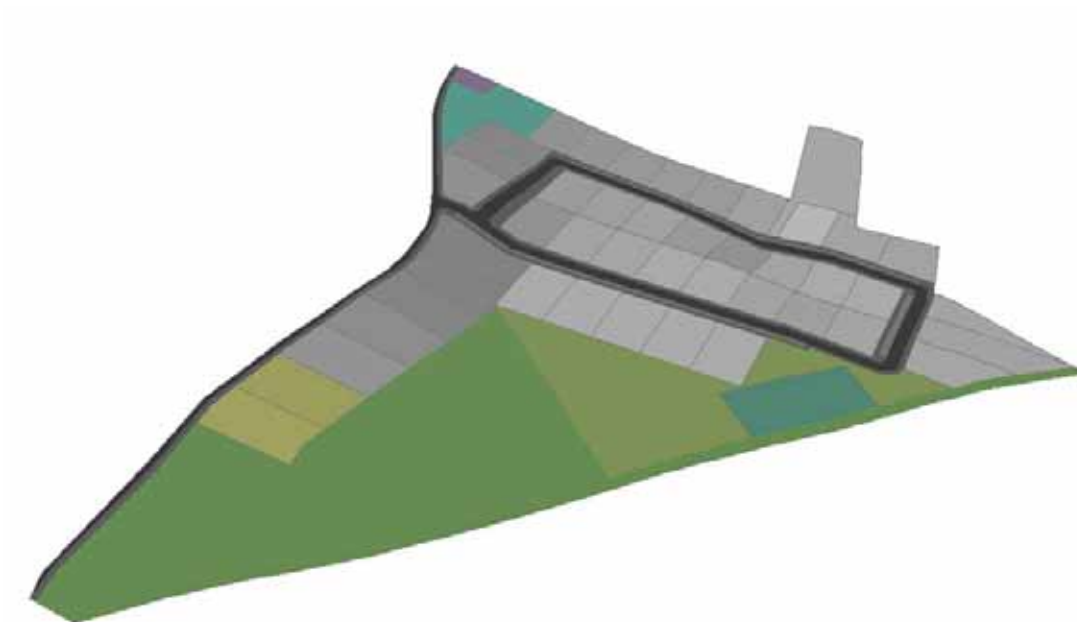
NSP 1994						
Figura	Nome	Apr. Def.	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PP	SAUR-8, Meirás.	25-ene-01	SAUR-8	38769	30,32	8,10
PP	SAUR-4. Fontán.	26-jun-01	SAUR-4	149406	116,83	31,21
ED-MP	UEI-23. Mandín, Soñeiro.	29-sep-05	UEI-23	27376	21,41	5,72
subtotal NSP 1994				215.551	100,00	45,03

[T139] Táboa 4.6.21. Solo Apto para Urbanizar con plan parcial aprobado.
 Fonte: Elaboración propia

Se nas Normas de 1989 rexistran o 47% do solo desenvolvido, as de 1997 representan o 45% do solo chegou a ter instrumento de planeamento aprobado, malia que gran parte deste fora anulado polos tribunais de xustiza ou requirido para a súa anulación por parte do órgano autonómico competente. Se confirma a ocupación do territorio en urbanizacións espalladas nas que o intento por desenvolver mediante estudos de detalle, verdadeiros plans parciais confrontan os intereses municipais coa responsabilidade autonómica de velar polo territorio. A ausencia de políticas integradoras, de análise do modelo supramunicipal evidencian unha falta de visión común do territorio, onde por unha banda o modelo de medio rural nas parroquias metropolitanas carece de toda lóxica territorial, e por outra ese mesmo modelo teórico serve para xustificar políticas colonizadoras no que se ven en chamar a cidade difusa (Dalda, Docampo, Harguindey, 2005).



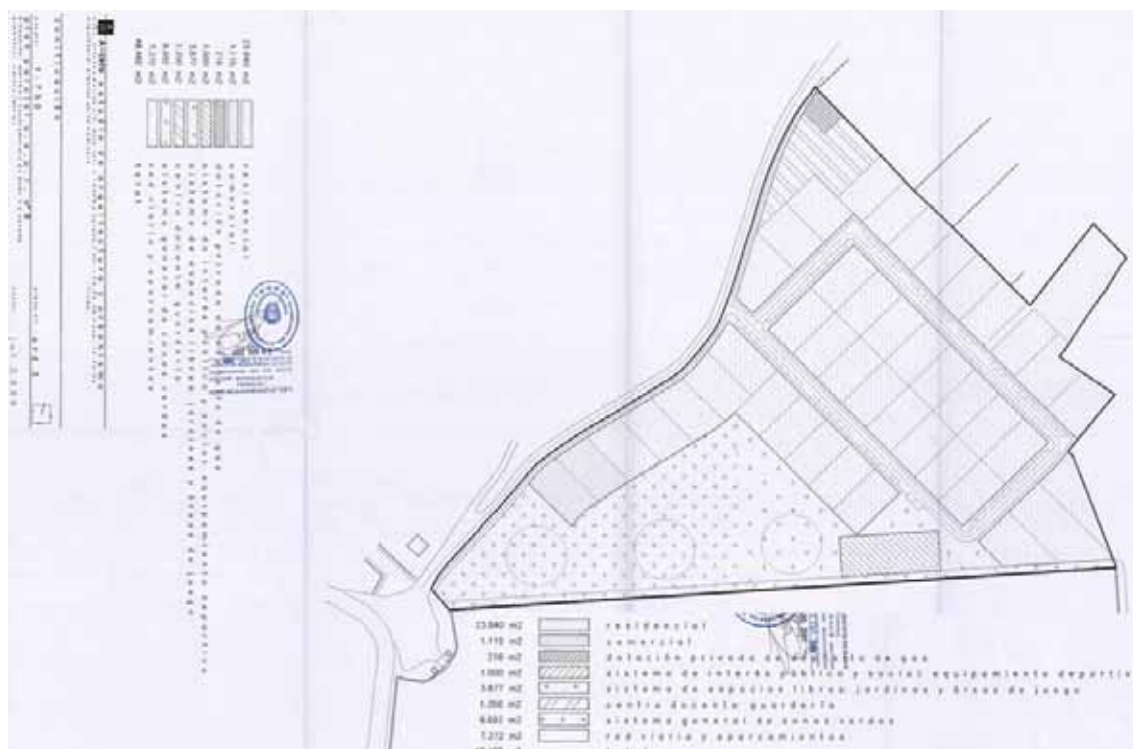
[G158] Gráfico 4.6.16. Porcentaxe de solo ocupada por cada planeamento parcial estudado NSP 1997.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1997.



[433] Imaxe 4.6.31. SAUR-8 Meirás.

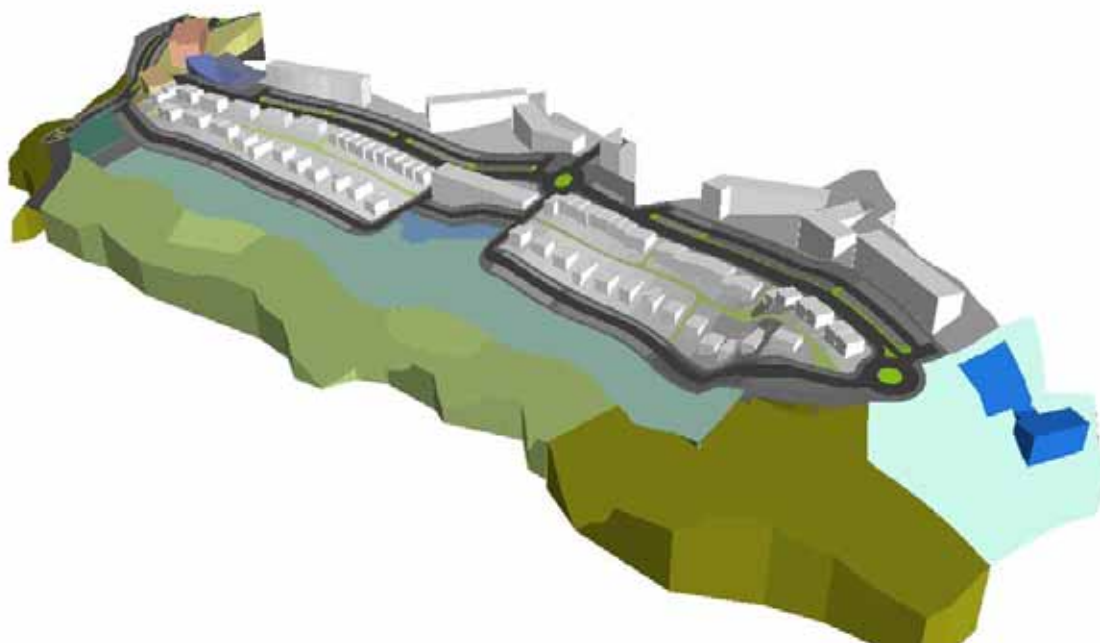
Fonte: Elaboración Propia. Plan Parcial SAUR-8 Meirás. 25.01.01.

Formando límite co pazo do mesmo nome, se delimita un área de baixa densidade (15 viv/Ha) con tipoloxía de vivenda unifamiliar e un índice de edificabilidade de $0,3 \text{ m}^2/\text{m}^2$. Este tipo de promocións segue as pautas das anteriormente vistas que contan cun único propietario do solo e un número de vivendas limitado (42) que se ordenan ao redor dun viario en forma de anel conectado nun único punto á estrutura viaria municipal. Como podemos ver na táboa 4.6.18 a marca diferencial está na suba porcentual en canto ao sistema xeral de espazos libres que levan incorporadas estas promocións.



[434] Imaxe 4.6.32. Plano de zonificación do SAUR-8 Meirás.

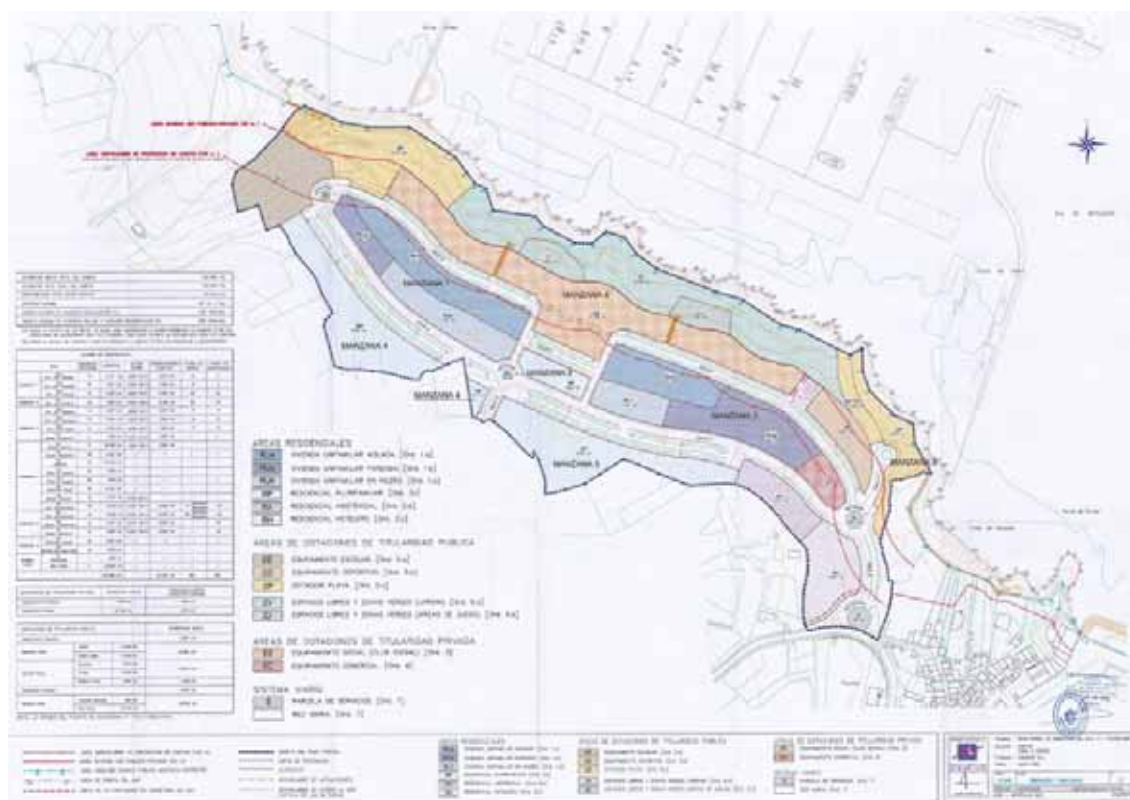
Fonte: Plan Parcial SAUR-8 Meirás. 25.01.01



[435] Imaxe 4.6.33. SAUR-4 Fontán.

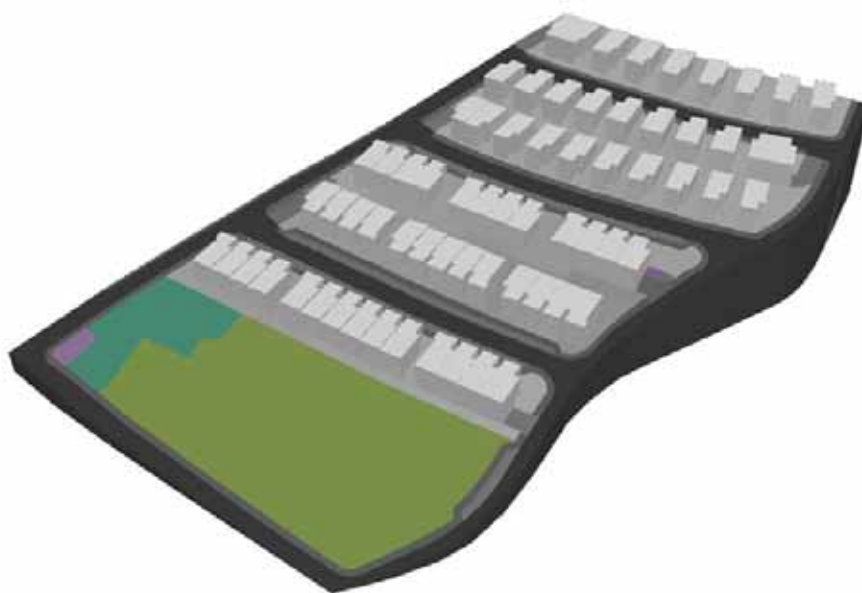
Fonte: Elaboración Propia. Plan Parcial SAUR-4 26.06.01.

Este plan parcial, delimitado nas NSP-89, propuña a construción de 469 vivendas en primeira liña de costa en tipoloxía tanto colectiva como unifamiliar cun índice de edificabilidade de 0,45 m²/m². Tiñan cabida un importante número de equipamentos, ocupando o sector terciario un 12% da superficie total do polígono no que se incluía unha proposta de porto deportivo. A realización deste plan suporía alargar o solo urbano de Sada cara o exterior da ría en detrimento dos singulares valores paisaxísticos e naturais, que foron tomados en consideración para proceder á súa anulación por parte do TSXG o 18.11.2004. (sentenza 813/2004).



[436] Imaxe 4.6.34. Plano de zonificación do SAUR-4 Fontán.

Fonte: Plan Parcial SAUR-4 Fontán. 26.06.01



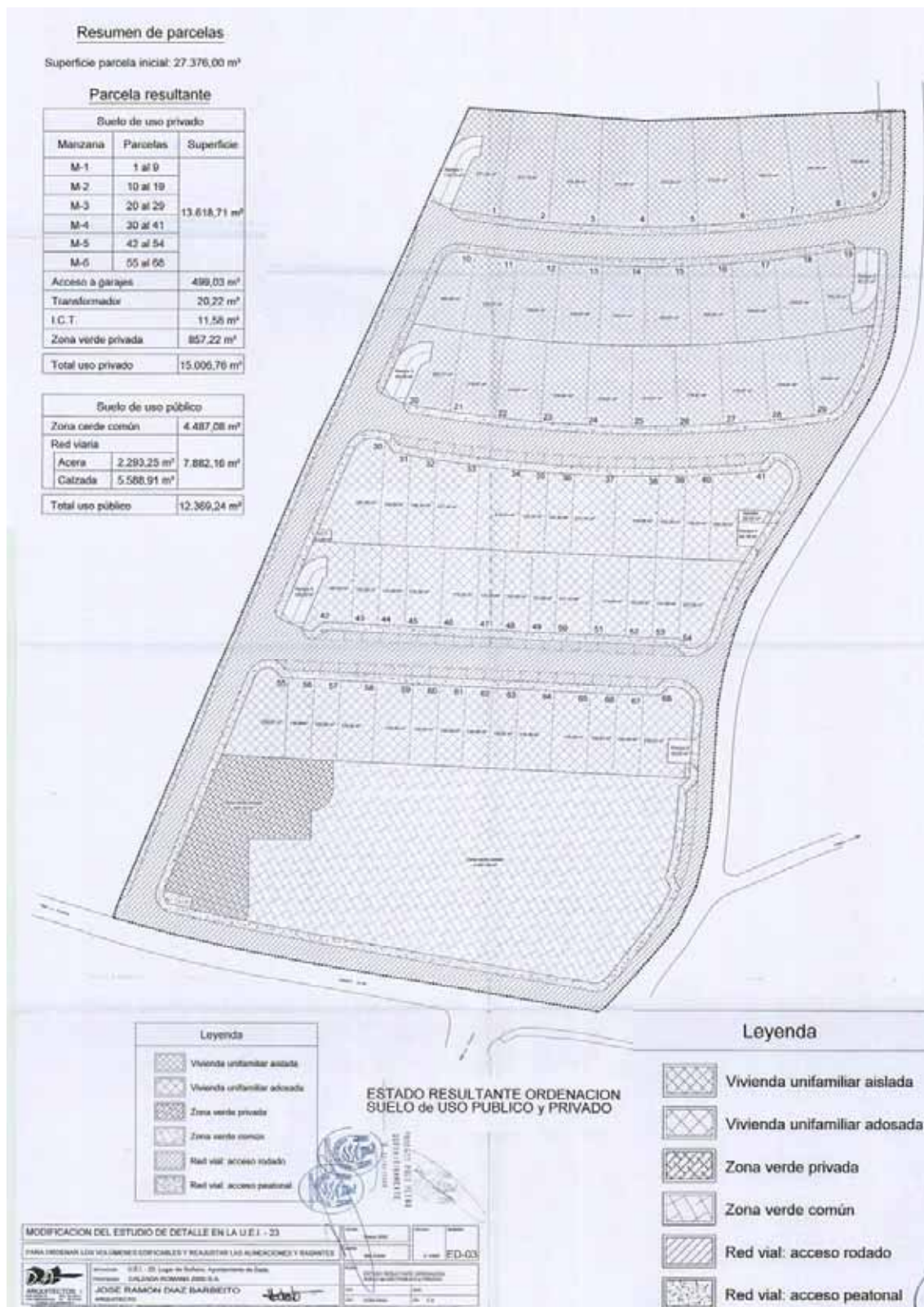
[437] Imaxe 4.6.35. UEI-23. 29.09.05.
 Fonte: Elaboración Propia. Modificación Puntual do Estudo de Detalle da UEI-23 en Mandín. 29.09.05.

Se os anteriores exemplos responden cadanseu a elementos paradigmáticos do urbanismo municipal, non podíamos deixar de estudar outro dos fenómenos que en aras da mencionada axilización da xestión propugna a Norma Subsidiaria do ano 97. Este elemento é a aparición de bolsas de solo inmersas nas delimitacións de solo urbano de baixa densidade que se desenvolven mediante a figura do Estudo de detalle.

Traemos para o seu análise a Modificación Puntual da EUI-23 aprobada o 29.09.05 que cambia algúns aspectos de ordenación do Estudo de Detalle aprobado polo concello con data 05.09.2001. O número de vivendas a desenvolver é de 68 en tipoloxía de unifamiliar tanto illada como en ringleira e unha densidade total de 24 viv/Ha. A edificabilidade total se achega aos 0,5 m²/m². Con estes parámetros urbanísticos, máis intensos que para o solo apto para urbanizar, e formulado baixo a figura do Estudo de Detalle resulta máis apetecible para a súa promoción, que se ve facilitada por ter un único propietario do solo.

Porén, a requirimento da Xunta de Galicia, e cun novo goberno municipal, o Pleno do concello anula os anteditos acordos de aprobación definitiva⁴⁰³. As razóns fundaméntase no mal uso do instrumento de ordenación elixido, sendo axeitado o uso dun plan parcial para desenvolver a devandita actuación. Tamén fai referencia, o escrito, aos valores paisaxísticos e forestais da zona, que foron obviados polo documento que desenvolve a Unidade de Execución.

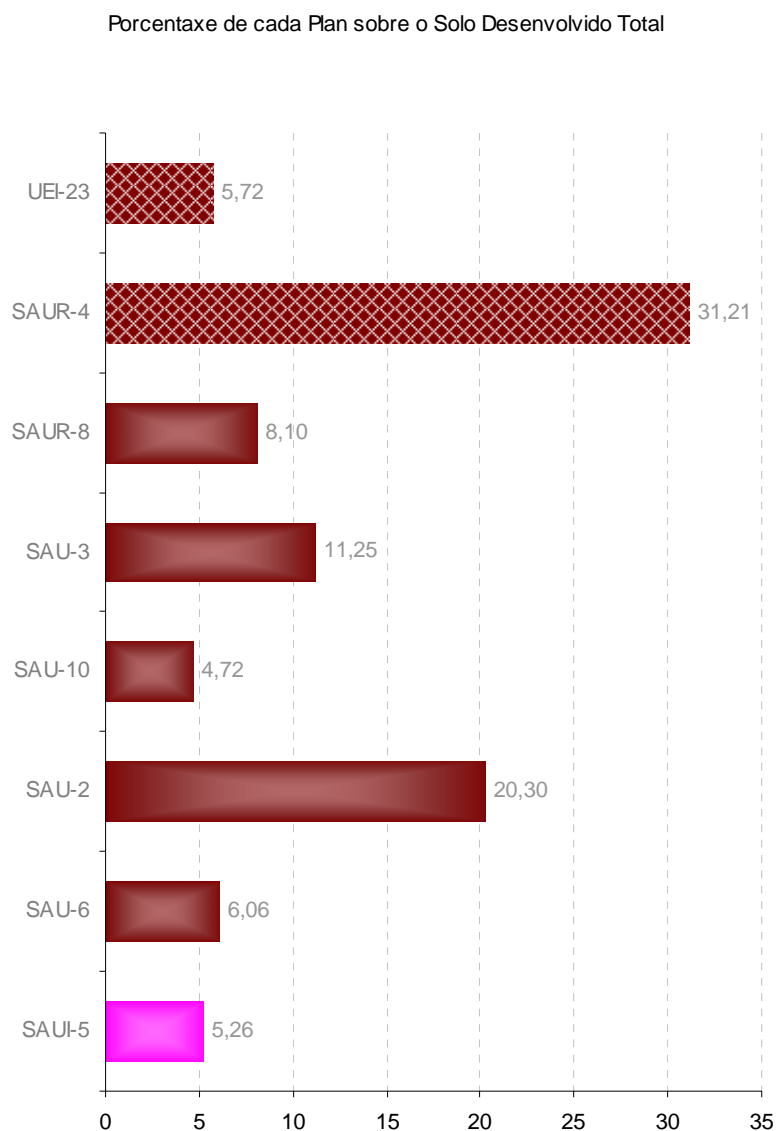
⁴⁰³ DOG 04.07.08 e BOP 11.06.08.



[438] Imaxe 4.6.36. Plano de zonificación da UEI-23. 29.09.05.
Fonte: Modificación Puntual do Estudo de Detalle da UEI-23 en Mandín. 29.09.05.

O resultado final destas actuacións veuse superado pola actividade xudicial, no caso do SAUR-4 en punta Arnela, ou por resolucións da Xunta de Galicia tanto no planeamento xeral coma neste último caso dun estudo de detalle na parroquia de Mandín como figura non apta para establecer a ordenación pormenorizada dunha delimitación. Con estes precedentes, se engade unha variable máis na complicada elaboración das conclusións respecto ao planeamento en Sada.

Neste punto, compre dicirmos que aqueles intentos de actuar sobre o territorio, inda que por causas alleas ao planeamento non se levaran a cabo, témolos que tomar en consideración, non so porque son documentos que debuxaron unha realidade posible, senón porque os procedementos xurídicos non sempre chegan a tempo de corrixir actuacións non desexables.



[159] Gráfico 4.6.17. Solos desenvolvidos segundo os diferentes Plans de ámbito xeral.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das Normas Subsidiarias de Sada de 1977, 1989 e 1997.

O gráfico 4.6.17 amosa os desenvolvementos urbanísticos ata a chegada dos decretos de suspensión, momento no cal se produce unha involución construtiva no termo municipal, que se adianta aos fenómenos de crise no sector. Os últimos desenvolvementos; UEI-23 e SAUR-4 son anulados, mentres que os demais se reparten en superficies comparables. Mesmo o SAU-2 nas Brañas, foi dividido en tres Unidades, das cales só se rematou tanto na xestión como na construción unha delas, equivalente a 1/3 do Plan Parcial. Finalmente, pese á grande bolsa de solo industrial na parroquia de Soñeiro, o solo desenvolvido neste sector, apenas supera o 5% das actuacións.

OS DECRETOS 19/2006 e 193/2008 DA XUNTA DE GALICIA POLO QUE SE SUSPENDEN AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO DE 1997

Actualmente, o planeamento do concello de Sada e rexido por unha normativa transitoria ao abeiro do decreto 19/2006, de 16 de febreiro, da Xunta de Galicia⁴⁰⁴ que suspende as NSP de 1997, ao entender o organismo autonómico graves irregularidades nestas Normas coma na súa aplicación, que repercuten negativamente na calidade de vida dos cidadáns. Inda que o cita incorporada resulte longa, pareceunos axeitado extraer algúns parágrafos en continuidade dada a súa rotundidade en clara confrontación co modelo territorial proposto no concello de Sada; así para o solo urbano se sinalan as seguintes deficiencias:

“...Dentro da delimitación do solo urbano de Sada-Fontán incluíronse os tecidos históricos de ambos os dous núcleos, os terreos comprendidos entre ambos, os núcleos rurais de Riovao, Pazos e Sada de Arriba e outros terreos próximos. No entanto, na clasificación de solo urbano foron incluídos ámbitos que non reúnen os requisitos legalmente establecidos no artigo 10 do texto refundido da Lei sobre réxime do solo e ordenación urbana de 1992, entón vixente, nin no artigo 11 da Lei 9/2002, do 30 de decembro, que non están integrados na trama urbana existente, non dispoñen dos servizos urbanísticos adecuados para servir á edificación existente e á permitida polo planeamento ou, dispoñendo dalgún deles, nin están comprendidos en áreas ocupadas pola edificación, como mínimo nas dúas terceiras partes dos espazos aptos para ela, segundo a ordenación establecida nas normas subsidiarias; este é o caso dos terreos situados ao noroeste de Fontán, respecto dos cales nos informes autonómicos do 31 de xullo e 20 de novembro de 1996 xa se sinalaba a improcedencia da súa clasificación, así como aqueles ámbitos que as anteriores normas subsidiarias de 1989 clasificaban como solo apto para urbanizar e foron reclasificados en urbanos sen a previa transformación urbanística mediante a aprobación e execución do preceptivo plan parcial.

Asemade, as vixentes normas subsidiarias non distinguen entre o solo urbano consolidado e o non consolidado e unha parte significativa dos terreos que se clasificaron como solo urbano non reúnen as condicións establecidas no artigo 12 a) da Lei 9/2002; no réxime do solo urbano non consolidado deben incluírse non só os ámbitos das unidades de execución delimitadas, senón tamén os terreos en que son necesarias obras de urbanización ou actuacións de reforma interior ou renovación urbana, ou obtención de novas dotacións urbanísticas ou xusta distribución de cargas e beneficios entre os propietarios, os ámbitos sobre os cales o planeamento urbanístico ten prevista unha ordenación substancialmente diferente da realmente preexistente e os ámbitos en que a ordenación detallada se realice mediante plan especial de reforma interior ou mediante estudo de detalle.

En todo caso, a ordenación urbanística establecida nas normas subsidiarias de planeamento de 1997 implicou o aumento da superficie de solo urbano e o desmesurado crecemento dos núcleos rurais, así como o incremento xeneralizado da densidade e da edificabilidade residencial respecto da existente, con edificabilidades en unidades de execución delimitadas que chegan ata os 3,76 m/m, moi superior aos límites de sustentabilidade establecidos no artigo 46 da Lei 9/2002, do 30 de decembro. Como consecuencia desta ordenación e da

⁴⁰⁴ DOG nº38, de 23.02.2006.

interpretación e aplicación que dela fai o Concello de Sada, a capacidade máxima residencial permitirá multiplicar por dez o número de vivendas existentes no termo municipal.

Este aumento da edificabilidade contrasta coa imprevisión ou insuficiencia das infraestruturas, zonas verdes e equipamentos públicos para atender adecuadamente as necesidades que derivan da capacidade residencial resultante do plan, que están moi por baixo dos estándares mínimos de calidade de vida e cohesión social establecidos no artigo 47 da Lei 9/2002, e coa ausencia de previsións de solo cualificado para atender as demandas de vivenda suxeita a algún réxime de protección pública (artigo 55.3º da Lei 9/2002, do 30 de decembro).

(...)

Esta insuficiencia foi agravada pola xestión urbanística municipal que está a aplicar o réxime do solo urbano consolidado a terreos que non reúnen as condicións legalmente establecidas, outorga licenzas para edificar no ámbito dos núcleos que superaron os indicadores para a redacción do plan especial de protección, rehabilitación e mellora do medio rural e, incluso, desafectou varios espazos previstos para dotacións públicas.”

Decreto 29/2006, 16.02.2006. Xunta de Galicia.

Respecto da Normativa Urbanística, en concreto para os solos de ámbito rural, salienta un aspecto que puxemos en evidencia en páxinas anteriores, pero que paga a pena a súa lectura para comprobar o desaxuste terminolóxico:

“3.De conformidade coa Lei 11/1985, de adaptación da do solo a Galicia, as vixentes normas subsidiarias de planeamento de 1997 delimitan o ámbito dos núcleos rurais de poboación e, dentro do seu perímetro, diferencian entre o solo urbano -que comprende os ámbitos regulados polas ordenanzas 9 (de edificación agrupada), 10 (de edificación extensiva) e 11 (de núcleo de poboación de recente creación)-, e o solo non urbanizable que se regula pola ordenanza 12 (de núcleos rurais tradicionais). Os núcleos delimitados son os mesmos núcleos rurais tradicionais preexistentes das normas subsidiarias de 1989, que se amplían apoiándose nos principais corredores do municipio.

No entanto, algunhas determinacións das ordenanzas 9, 10 e 11 non son congruentes coa natureza e tipoloxía características propias dos núcleos rurais e están a producir efectos indesexables que é urxente atallar.

Así, no artigo 33 da normativa publicada establécese que o uso principal é o residencial de vivenda familiar, nas súas categorías 1ª a), b) e 2ª; pero a regulación destas categorías non se contén na normativa publicada senón na regulación de usos e tramitación que nunca foi publicada. En concreto, a regulación do uso residencial en categoría 2ª implica a introdución da tipoloxía de edificación colectiva de vivendas en pisos que resulta incongruente coa natureza e características propias dos asentamentos rurais e coa memoria das normas subsidiarias vixentes en que se sinala expresamente que «... o crecemento experimentado nas últimas décadas non danou as características ambientais do municipio, por ser un crecemento de baixa densidade en vivendas unifamiliares illadas que se adaptan e mimetizan co medio, manifestando unha harmonía exemplar entre o medio físico e o parque inmobiliario».

En efecto, o Concello de Sada, modificando o seu criterio interpretativo anterior, ven considerando que a totalidade dos terreos incluídos na delimitación do solo de núcleo rural,

ordenanzas 9, 10 e 11, é solo urbano consolidado de licenza directa, outorgando licenzas para edificacións de tipoloxía urbana (bloques de vivendas colectivas), de dimensións desproporcionadas en relación coas edificacións existentes na contorna, sen aplicar o resto das determinacións contidas no artigo 33 da normativa urbanística, así; a fronte mínima da parcela, ao permitir a realización de varias vivendas na mesma parcela sen dispoñer cadansúa vivenda da fronte mínima de 10 m; as condicións tipolóxicas e estéticas e as normas de aplicación directa establecidas no artigo 138 do texto refundido da Lei sobre réxime do solo e ordenación urbana de 1992 (invocado expresamente no número 13 do dito artigo 33), e no artigo 104 da Lei 9/2002, e, así mesmo, as determinacións establecidas para o solo de núcleo rural na Lei 9/2002 vixente, tanto no que atinxe á tipoloxía como ás actuacións prohibidas e, particularmente, ás limitacións aplicables ás áreas de expansión dos núcleos, nas zonas que non acaden a consolidación do 50%, en virtude do disposto no parágrafo 3 da alínea e) do número 1 da súa disposición transitoria primeira, na redacción dada pola Lei 15/2004, nomeadamente a prohibición de facer segregacións ou divisións agás nos supostos previstas no artigo 206.”

Decreto 29/2006, 16.02.2006. Xunta de Galicia.

As consecuencias dun *laiser-faire*, tamén explicitadas no Decreto, son variadas, pero todas elas van en liña coa destrución da paisaxe mariñán:

1. Aparición de bloques de tipoloxía densa no medio rural, o que provoca a súa degradación e desnaturalización.
2. Forte densificación dos núcleos rurais que superan o límite máximo de 25 viv/Ha⁴⁰⁵.
3. Transformación urbanística dos núcleos rurais en suburbanizacións carentes das necesarias infraestruturas, dotacións e equipamentos para o seu axeitado funcionamento.
4. Falla de participación por parte da comunidade das plusvalías xeradas pola actividade urbanizadora.
5. Insuficiencia da rede viaria na que se apoia o crecemento urbano, principalmente nas estradas autonómicas AC-162, AC-163 e as estradas provinciais LCP-1802 e LCP-1821.

Por último nas referencias ao solo rústico compre traer de novo o texto do Decreto que amosa con extraordinaria clarividencia a situación de retroceso no espazo natural e agrícola:

“4. O borde litoral é o espazo de maior valor e fraxilidade do territorio que está ameazado pola crecente presión urbanística que se exerce sobre el. Hai anos que se transformou na fronte do núcleo urbano de Sada coa realización do recheo do paseo marítimo e coas infraestruturas portuarias. A partir de Fontán a costa cambia de orientación, percorrendo ao longo duns cinco km, caracterizados pola existencia de cantís, con pequenas praias, destacando a presenza do castro marítimo de San Mamede, rematando nas praias de San Pedro e Cirro, na parroquia de Veigue, entre as cales existe o castro marítimo de San Pedro. É unha zona de transición entre as costas baixas do interior da ría e os tramos máis acantilados que a partir de Lorbé inclúense no espazo natural da Costa de Dexo, incluído na Rede Natura 2000. Este tramo de costa está recollido no Catálogo de Bens Naturais,

⁴⁰⁵ Art. 72 da Lei 9/2002, de Ordenación Urbanística e Protección do Medio Rural de Galicia e art. 51 das Normas Subsidiarias de Planeamento Municipal.

número 2.2 costas e praias, anexo á normativa, e regulado pola ordenanza 17, que ben que na letra estende o seu ámbito ás paraxes escénicas e panorámicas contiguas aos tramos de costa acantilados e bravos, a remisión as delimitacións dos planos restrínxea aos centímetros de extensión mínima da zona de servidume de protección do dominio público marítimo-terrestre, representada neles.

Compre sinalar que pese a que desde as normas subsidiarias de 1980 a referida zona de 100 m era inedificable, e que a zona traseira das praias da parroquia de Veigue foi remitida a Plan especial (remisión que se mantén nas actuais PE-2), nesta zona existen numerosas edificacións que inciden negativamente na conservación e mellora do medio natural, e igualmente constátase a existencia dun número preocupante de edificacións de vivendas unifamiliares na zona entre Carnoedo e Sada, ao interior do douscentos metros de solo rústico de protección de costas.

Os terreos estremeiros co litoral, desde as praias de Morazón e Arnela, agás na zona en que se asoma ao mar o núcleo de Carnoedo, sustentan masas arbóreas que ao chegaren á parroquia de Veigue continúan cara ao interior polos montes de Taibó e O Cercado, que forman unha masa forestal supramunicipal ao estendérense ata a parroquia de Maianca, en Oleiros.

Estes montes configuran a divisoria das augas, que continúa polos altos do Muíño do Vento, Vilar, Castelo e Soñeiro ata a zona do Espírito Santo, nos cales existen importantes zonas forestais, recollidas no catálogo de bens naturais, e que constitúen os montes de cabeceira dos diferentes regatos e ríos que rematan desembocando no espazo natural das Brañas, zona húmida que conta desde o ano 1994 cun Plan especial de protección, que non foi executado.

A execución da ordenación contida nas normas subsidiarias vixentes implica a fragmentación dos espazos agrarios e a alteración das pendentes naturais dos terreos, afectando ás bacías das diferentes canles, a pesar de estaren recollidas, así mesmo, no referido catálogo de bens naturais, e que configuran a bacía hidrográfica dos ríos e regatos que despois de confluíren na zona do Tarabelo e A Chaburra dan lugar á formación do espazo natural das Brañas, que se verían seriamente ameazadas, senón condenadas, á súa desaparición.”

Decreto 29/2006, 16.02.2006. Xunta de Galicia.

Estes razoamentos levaron á suspensión das NSP pese a alegación do Concello de que se estaba a tramitar unha revisión das mesmas. Catro anos despois da saída do Decreto de Suspensión, o concello de Sada segue a rexerse por unha normativa urbanística provisional (art.2 Decreto de suspensión 29/2006), en espera dun novo documento que se adaptase plenamente á lexislación vixente.

Incorporamos, como evidencia da confrontación existe a normativa que rexe para cada clase de solo na que, como podería adiviñarse, o solo de núcleo rural resulta especialmente afectado ata a aprobación do Plan Xeral que redefina unha nova normativa.

“Neste senso, mantense a clasificación de solo urbano do núcleo de Sada-Fontán, excluindo exclusivamente aqueles terreos que non reúnen os requisitos legalmente establecidos e non están integrados na malla urbana existente. Distínguese entre o solo urbano consolidado e o non consolidado consonte os criterios establecidos no artigo 12, en relación co artigo 16, da Lei 9/2002, do 30 de decembro, e se establecen as ordenanzas provisionais para esta clase de solo.

No solo urbano consolidado o criterio seguido é o de manter a trama urbana existente, de conformidade co establecido no artigo 46.1º da Lei 9/2002. No solo urbano non consolidado respéctanse as licenzas concedidas antes do inicio do expediente de suspensión do planeamento, sempre que sexan conformes co ordenamento xurídico vixente no momento do seu outorgamento, pero a súa ordenación urbanística é función que corresponde ao futuro Plan Xeral de Ordenación Municipal no cal deberán incorporarse os límites de edificabilidade e as reservas mínimas de solo para dotacións públicas e para vivendas suxeitas a algún réxime de protección pública de conformidade co establecido na Lei 9/2002.

En canto aos terreos incluídos na delimitación dos 52 núcleos rurais delimitados nos planos de ordenación das normas subsidiarias de planeamento, establecéronse as condicións de edificación adaptadas á Lei 9/2002, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia e adoptáronse as medidas necesarias para evitar o crecemento desordenado dos núcleos sen as necesarias infraestruturas, servizos, equipamentos e dotacións públicas en canto non sexa aprobado o futuro Plan Xeral de Ordenación Municipal que estableza a delimitación e ordenación urbanística axeitada.

Os terreos que as normas subsidiarias de planeamento clasificaron como solo non urbanizable quedan sometidos aos correspondentes réximes de especial protección establecidos na Lei 9/2002, en función dos valores naturais, paisaxísticos, culturais, forestais ou de protección do dominio público que concorren. Tamén se someten a este réxime do solo rústico os terreos clasificados como solo apto para urbanizar que aínda non foron transformados nin urbanizados, sexa porque non teñen o correspondente plan parcial ou plan de sectorización aprobado definitivamente, sexa porque foi anulada a súa aprobación ou non foron executados os polígonos nos prazos establecidos no planeamento.”

Decreto 29/2006, 16.02.2006. Xunta de Galicia.

Dado o tempo transcorrido, o Decreto 29/2006 foi obxecto dunha modificación froito das conversas entre os dous organismos. Así, na sesión plenaria celebrada o día 9 de agosto de 2007, se acordou solicitar a modificación da ordenación provisional fundamentada en razóns de interese público.

Deixando ao marxe aspectos puntuais no solo urbano e de núcleo rural, o peso da modificación Do decreto 193/2008, de 28 de agosto, céntrase na recuperación do solo apto para urbanizar de tipoloxía industrial delimitado nas NSP-97.

“Os terreos clasificados como solo apto para urbanizar industrial -SAUI 5-B, SAUI 5-C, SAUI 5-D e SAUI 5-E- delimitados nos planos de ordenación das normas subsidiarias de planeamento municipal, aprobadas definitivamente o 10 de xaneiro de 1997, manterán a súa

clasificación, agás os afectados pola zona de policía de canles ou pola liña de edificación de estradas e autoestradas.

Nestes ámbitos será de aplicación o réxime do solo urbanizable non delimitado, de conformidade co establecido na Lei 9/2002, do 30 de decembro, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia.”

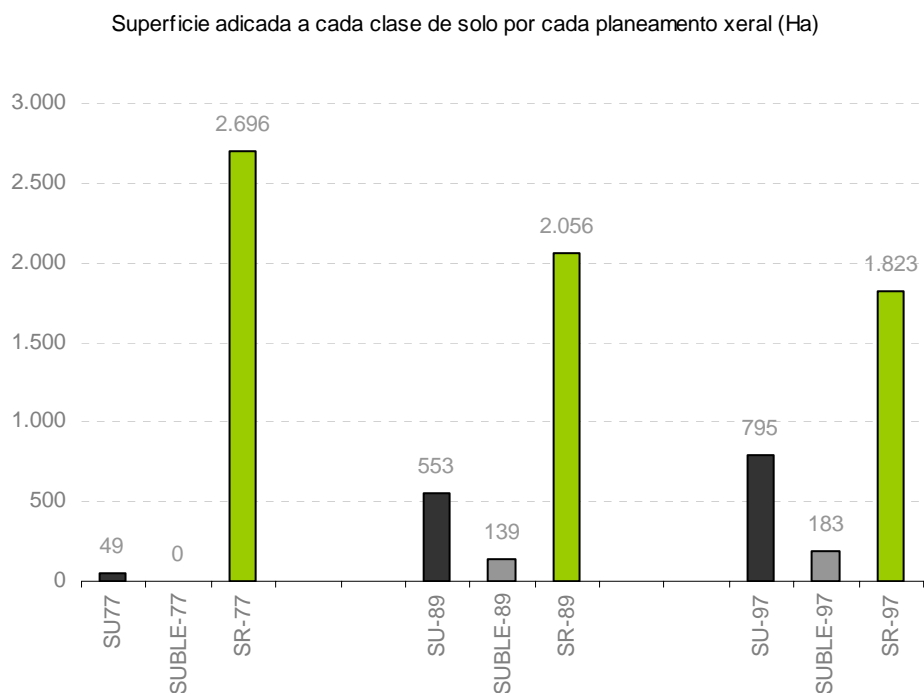
Decreto 193/2008, 28.08.2008. Xunta de Galicia.

O caso de Sada resulta paradigmático na configuración ordenancista aplicada sobre os núcleos rurais, pero pode ser estendido á grande parte do territorio comarcal, onde a influencia da urbe herculina está a acelerar un proceso de cambio, tanto nos usos coma na tipoloxía edificatoria que resta moi lonxe da concepción do núcleo rural entendido como tal nos textos legais.

Negar a existencia destes asentamentos non pode ser a solución, pero a confusión terminolóxica destes núcleos xunto ao cambio de uso nos seus moradores non está a facilitar a transición cara un modelo económico, e por ende social, afastado da que outrora fora o modelo de asentamento no rural (Bohuier, 1979).

Puidemos ver que o modelo proposto para o concello de Oleiros de conxelar ou coagular⁴⁰⁶ estes asentamentos respectando o seu propio crecemento interno, eliminando calquera traza de confusión terminolóxica na que o solo urbano de baixa densidade debe ocupar o espazo futuro, cun resultado honesto nos seus principios ordenancistas. Sen embargo, a aplicación xeneralizada deste modelo de baixa densidade, baseado na confianza total no transporte privado, está a dar serios problemas de funcionamento na rede, xustamente nos accesos ás poboacións máis compactas, utilizadas como focos de servizos e traballo especializado.

⁴⁰⁶ Término empregado polos Plans Xerais de 1985 e 1995.



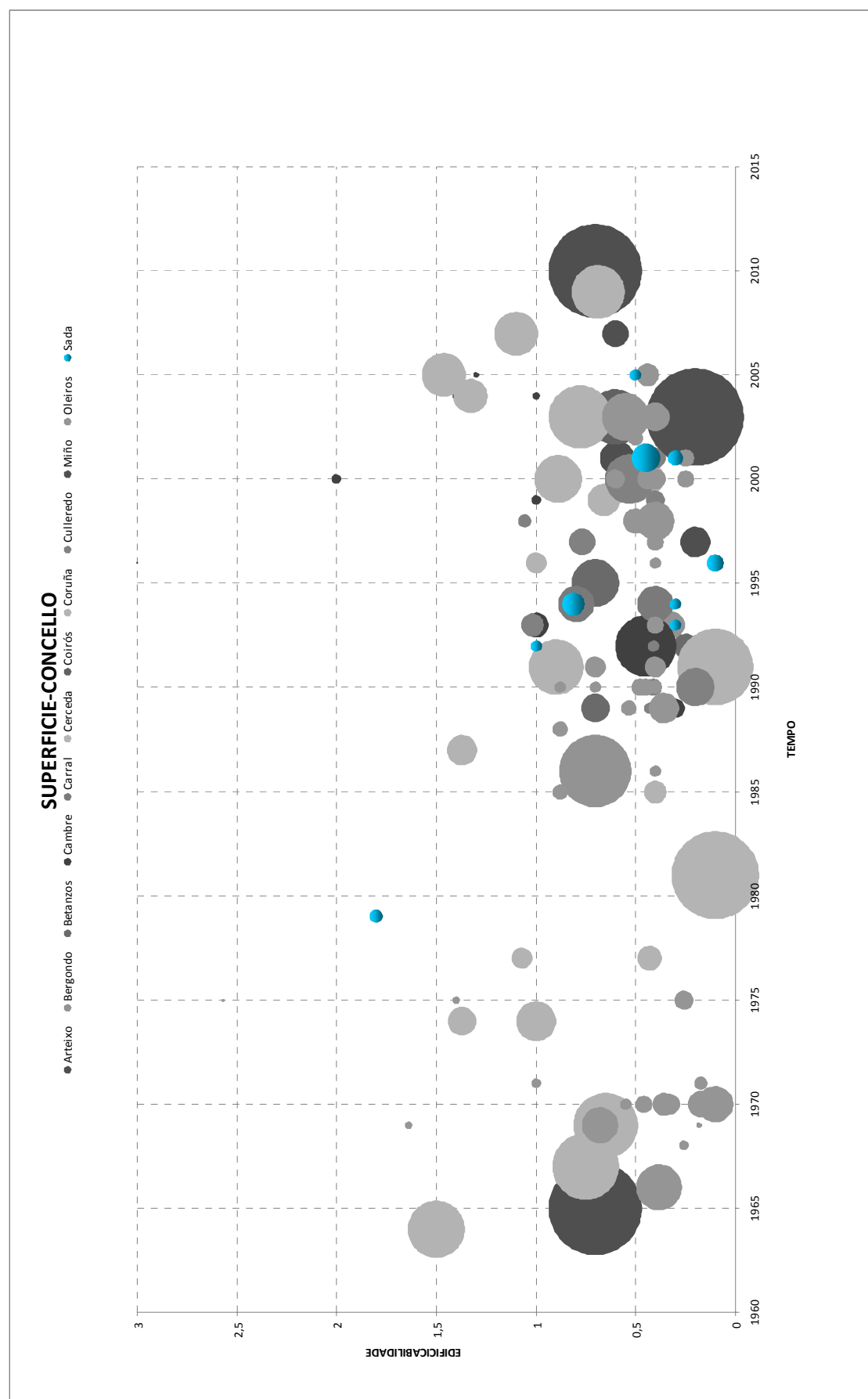
[G160] Gráfico 4.6.18. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de 1977, 1989 e 1997.

A imposibilidade de obter o documento das NSP de 1980, desvirtúa a lectura deste gráfico, no senso de non poder contar coas referidas superficies a cada clase de solo. Sen embargo, se podemos extraer algunhas conclusións válidas que serven para pechar o apartado dedicado ao termo municipal de Sada.

Como primeira conclusión podemos apuntar ao aumento do solo edificado, coherente cos datos de poboación e vivenda que arrojan os censos e padróns de habitantes. O solo urbano aumentou un 43% respecto aos planeamentos de 1989 e 1997, en gran medida polas delimitacións no medio rural.

En segundo lugar, o solo urbanizable experimentou un aumento do 31% entre as dúas Normas Subsidiarias, no que a aparición de bolsas de solo apto para urbanizar espalladas no medio rural é a principal novidade. Como puidemos ver, o éxito destas propostas foi relativo, pois a competencia directa co concello veciño fai desistir aos promotores de levar adiante estas iniciativas, dado o risco previsible de pouca aceptación na poboación. A nova accesibilidade plantexada dende o Vial-19 xunto coa variante de Sada e a circunvalación do núcleo, prevista no Plan Director de Estradas, visto no capítulo precedente, pode marcar o devenir destas actuacións enmarcadas dentro dun futuro Plan Xeral.

Finalmente, a baixa nun 11% do solo rústico en calquera das súas acepcións, marca a tónica xeneralizada nas contornas metropolitanas nas que as políticas a seguir na conservación dos espazos naturais van encamiñadas a integra-las no sistema de espazos libres do propio termo municipal, cunha función marcadamente urbana.

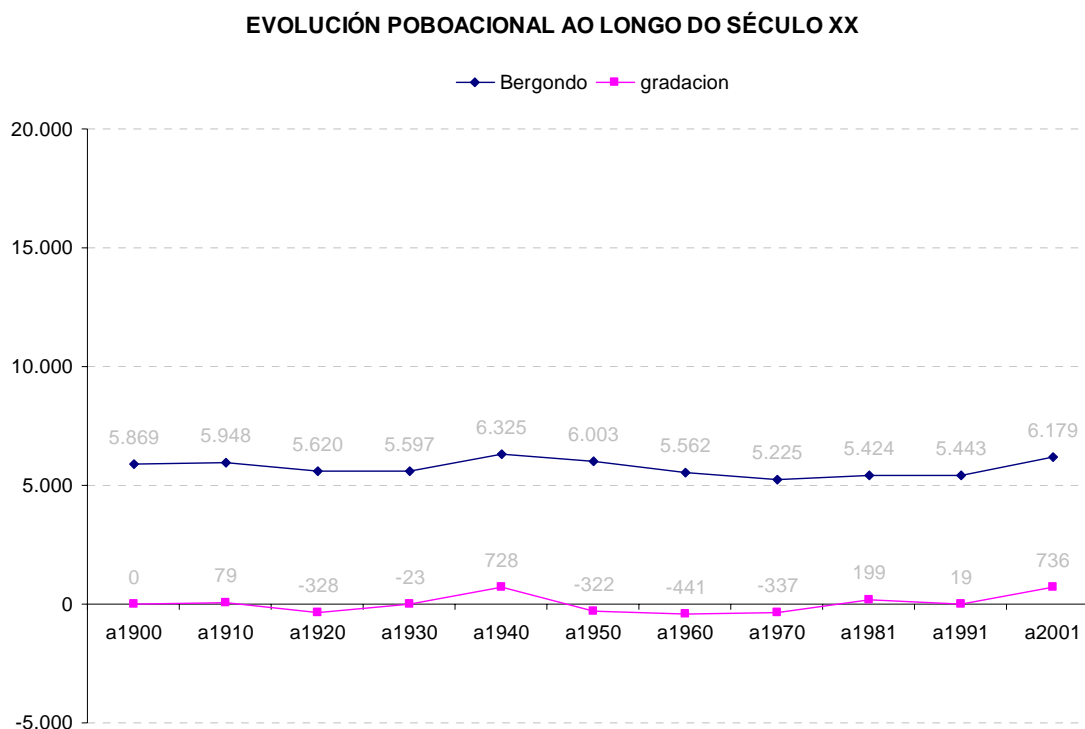


[G161] Gráfico 4.6.19. Planeamento de Desenvolvimento de Sada sobre o total da Área Urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

4.7. A TRANSFORMACION PAISAXÍSTICA NO CONCELLO DE BERGONDO EXPERIMENTADA TRALA CONEXIÓN COA REDE VIARIA DE ALTA CAPACIDADE.

A segunda coroa sur-sureste, que engroba os concellos de Carral, Abegondo e Bergondo, posúe características eminentemente rurais. Porén, a construción de vivendas unifamiliares de primeira e segunda residencia alleas aos asentamentos primitivos, xeran un tránsito vehicular de crecente intensidade temporal, inda que polo de agora os valores aportados seguen a ser moi baixos se os comparamos cos da primeira coroa. Só a localización de áreas industriais incide na determinación de estudar estes concellos, agás no caso de Abegondo, concello de base rural que participa escasamente, a non ser por dar soporte á AP-9, das dinámicas funcionais da área urbana da Coruña. En efecto, salvo o concello de Betanzos, que deixaremos para o final, os datos recollidos neste estudo, ben sexan de poboación, vivenda ou turismos, acadan un chanzo inferior aos concellos da primeira coroa máis Sada, que se sitúa en valores intermedios, resolto no capítulo 2 sobre a área urbana. O concello de Bergondo, pese a situarse nunha encrucillada de camiños principais, non en vano a parroquia de Guísamo dispón dun acceso á AP-9, achega valores baixos, propios dun territorio rural do interior.

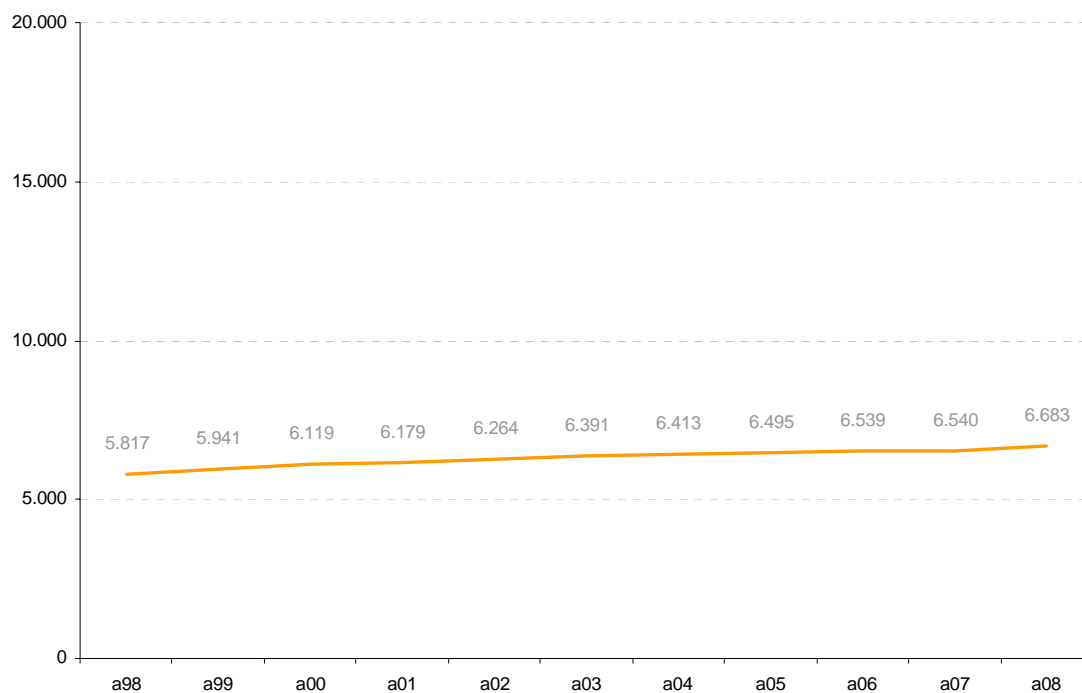
4.7.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL



[G162] Gráfico 4.7.01. Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

O análise do gráfico de poboación ao longo do século XX non deixa lugar a dúbida. Agás no período da 2ª República, a maior parte do século amosa perdas constantes de poboación que só remonta no período dos anos setenta coincidente co resto de concellos estudados. A última década, inicia unha aceleración dos procesos inmigratorios, en parte debido ao emprazamento dun polígono industrial patrocinado polo SEPES, e á presión sobre o borde litoral.

Poboación 1998-2008

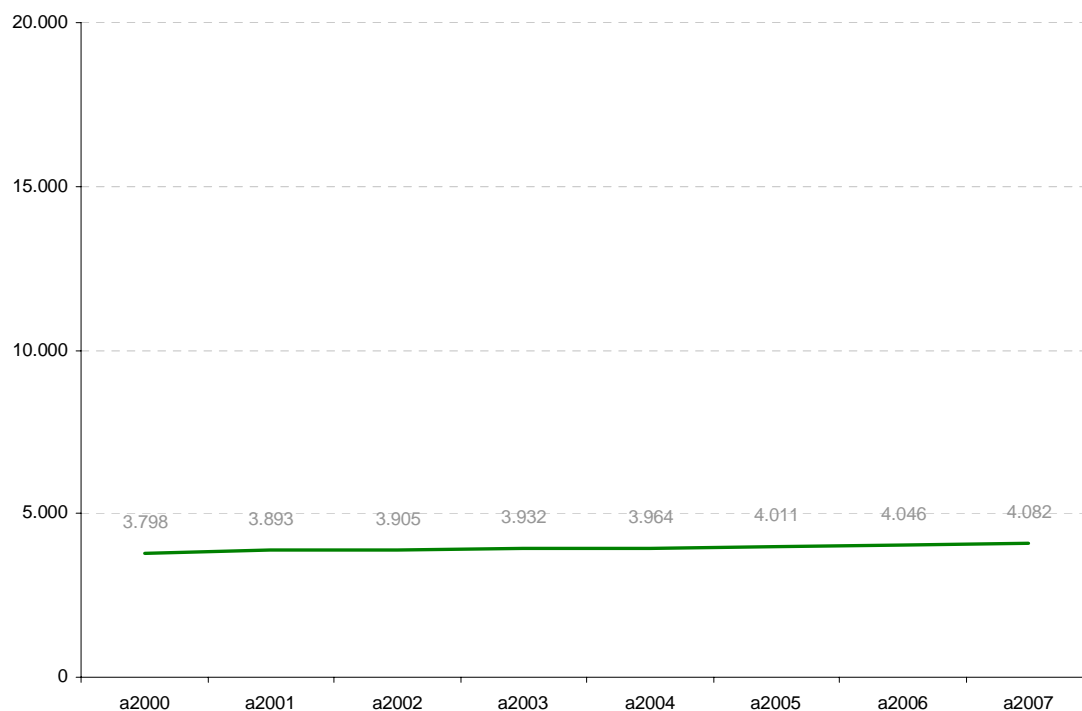


[G163] Gráfico 4.7.02. Evolución poboacional 1998-2008.

Fonte: INE. Elaboración Propia.

A última década, xa entrados no século XXI, permite comprobar o crecemento poboacional en valores modestos, sen que un lugar concreto acapare o máximo de novos residentes, senón que estes se reparten por case tódalas parroquias.

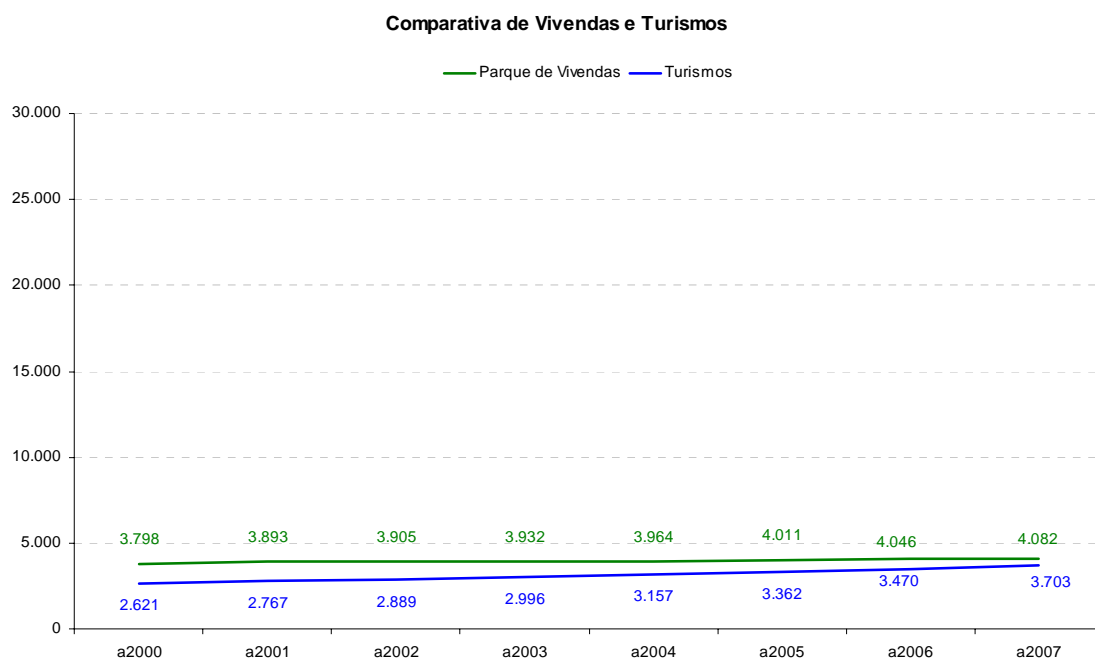
Parque de Vivendas 2000-2007



[G164] Gráfico 4.7.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

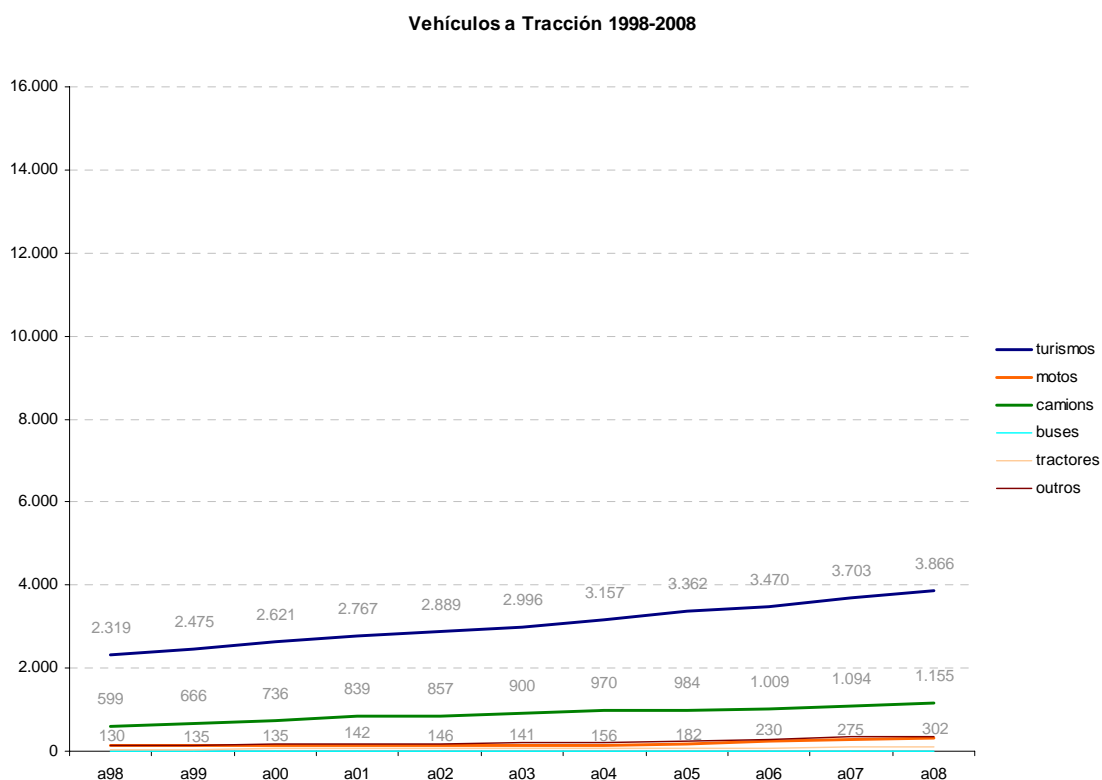
Tampouco o parque de vivendas novo parece desproporcionado, e vai encamiñado a satisfacer unha demanda maioritaria de vivenda unifamiliar complementaria aos concellos limítrofes.



[G165] Gráfico 4.7.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

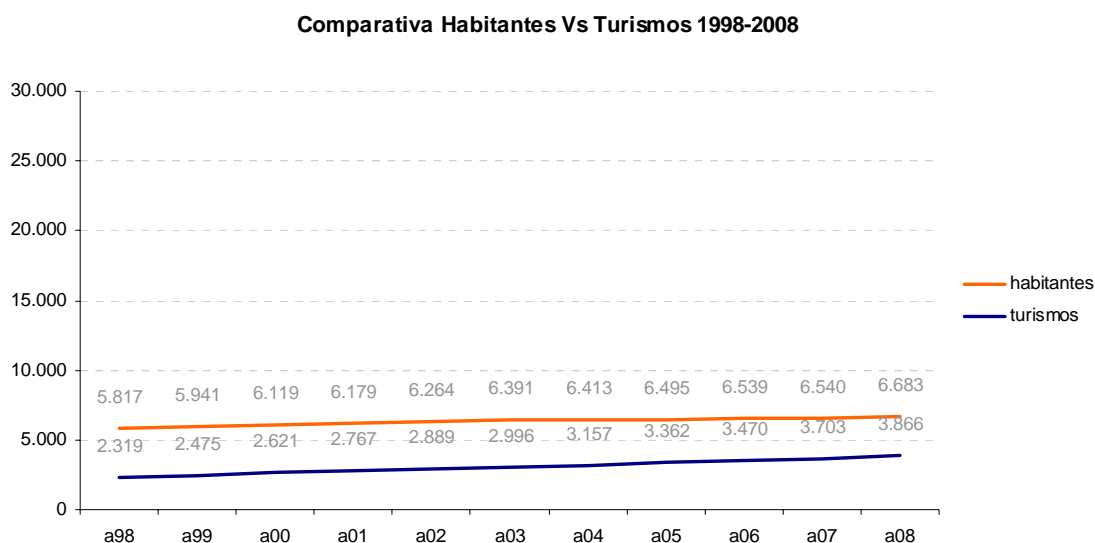
No gráfico 4.7.04, se comparáronos o crecemento do número de vivendas co de vehículos particulares. Como podemos ver as rectas tenden a converxer, o que supón a rápida motorización da poboación, superior nos concellos da segunda coroa que os da primeira en valores porcentuais. O crecemento do parque de vivendas foi dun 7,48%.



[G166] Gráfico 4.7.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

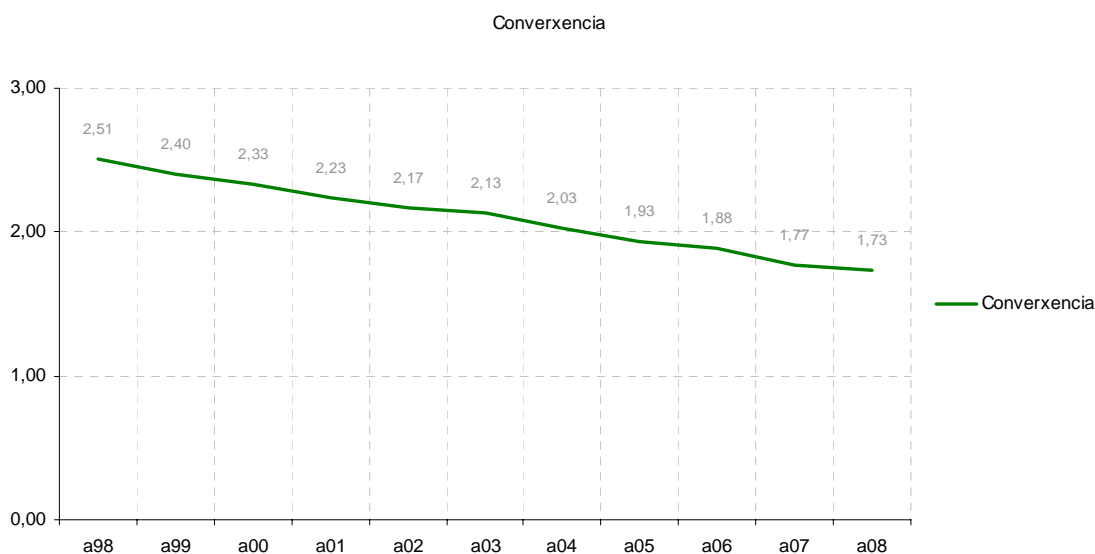
O gráfico 4.7.05 representa a suba de vehículos particulares respecto aos outros medios motorizados. Pese á pendente claramente favorable a prol dos turismos, a porcentaxe de turismos descendeu en tres puntos, xa que en 1998 representaban o 71,97% dos vehículos a motor, sendo o 66,80% para 2008.



[G167] Gráfico 4.7.06. Evolución do número de turismos e poboación durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

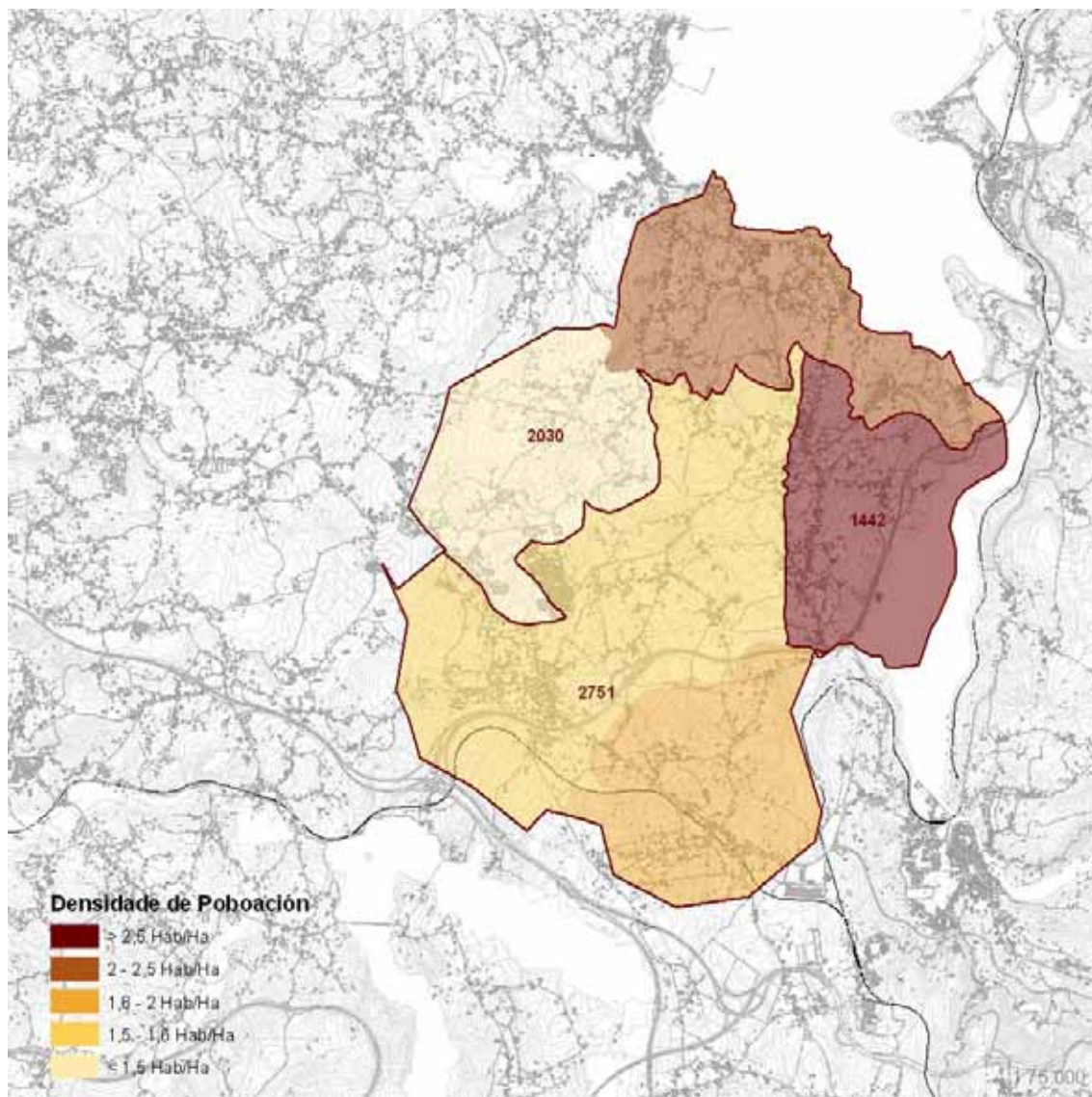
Tamén no gráfico que compara o crecemento poboacional co de vehículos, podemos ver as tendencias á rápida motorización, pois o crecemento de turismos supón un 66,71% mentres que o de persoas supón un 14,89%

Con estes valores, non é de estrañar co **índice de converxencia** se reduza ata acadar o 1,73, valor que resulta o máis baixo dos vistos ata o de agora. A pendente tamén é a máis pronunciada, xa que para 1998 o índice se situaba en 2,51. Confirmamos así, a hipótese da máis acelerada motorización dos concellos da segunda coroa metropolitana.



[G168] Gráfico 4.7.07. Índices de Converxencia 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O aporte informativo das imaxes seguintes nos está a marcar algunha cualidade diferencial do territorio. Sen embargo, as singularidades deben ser entendidas dentro da extraordinaria homoxeneidade existente. Ningún dos núcleos pode ser entendido como centro de servizos, agás a parte administrativa local, que se sitúa na parroquia de Bergondo. Porén, seguindo un rango de valores moito menos acusado que para os casos anteriores, contrariamente ao que fixéramos para estudo do termo municipal da Coruña, podemos distinguir zonas comparativamente máis densas atendendo, en calquera caso, a que os valores parciais son todos eles sumamente baixos.

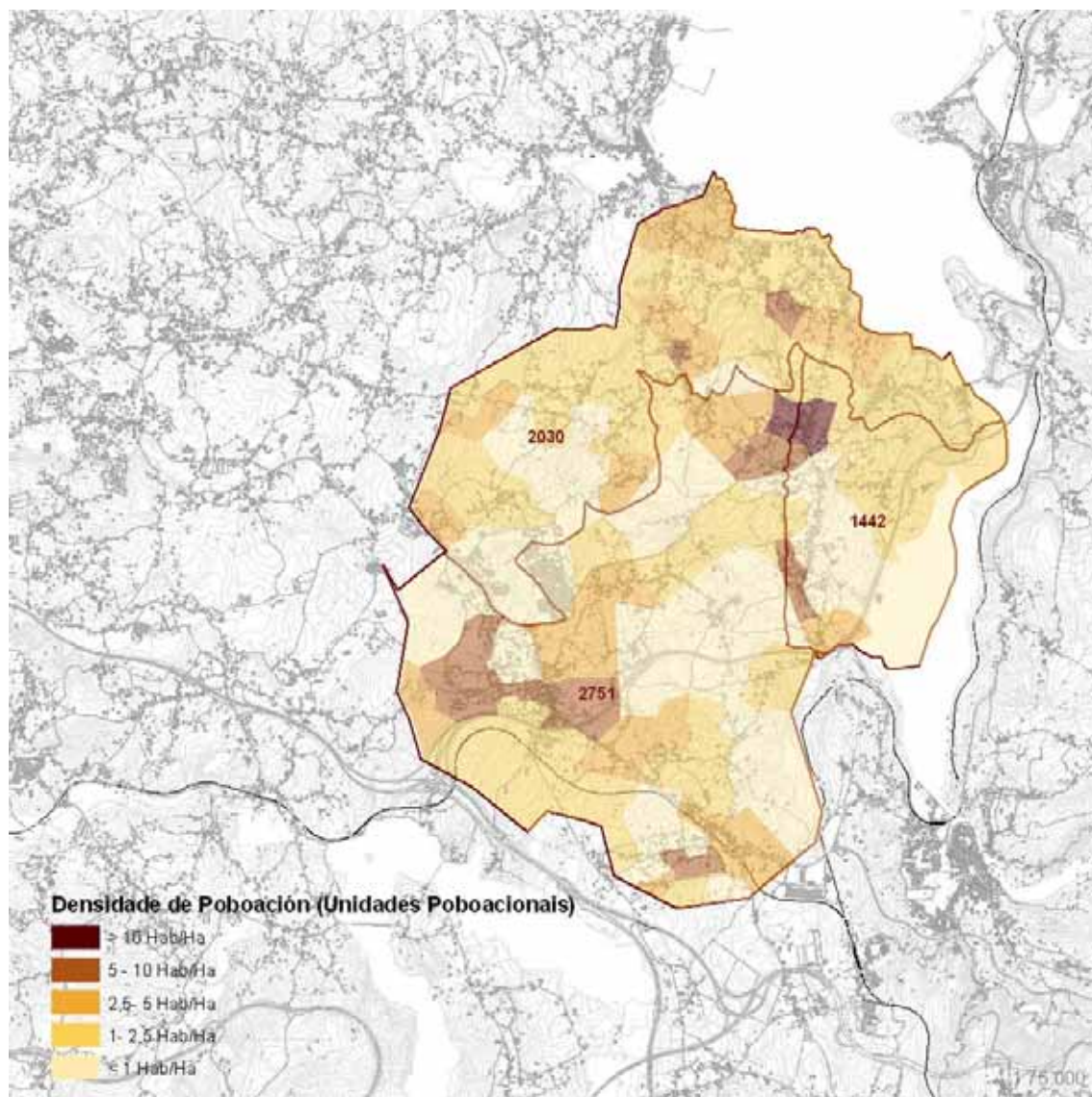


[439] Imaxe 4.7.01. Seccións Censais Bergondo: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

En efecto, valores de 2,5 hab/Ha, non poden ser considerados en ningún dos casos como síntoma de urbanidade. Na imaxe amosada podemos ver que, de existir, a presión humana sobre o territorio vai preferir o territorio costeiro. Sen embargo, son as parroquias interiores as que aglutinan maior poboación.

“En este contexto territorial, el municipio de Bergondo aunque situado geográficamente en el eje Coruña-Ferrol como polos fundamentales de crecimiento, no ha alcanzado en modo alguno, la dinámica poblacional correspondiente a su encuadre locacional, sino que ha tenido una pauta evolutiva característica de los municipios rurales (...)”

NSP, 1992. Información Urbanística. Páx 8.

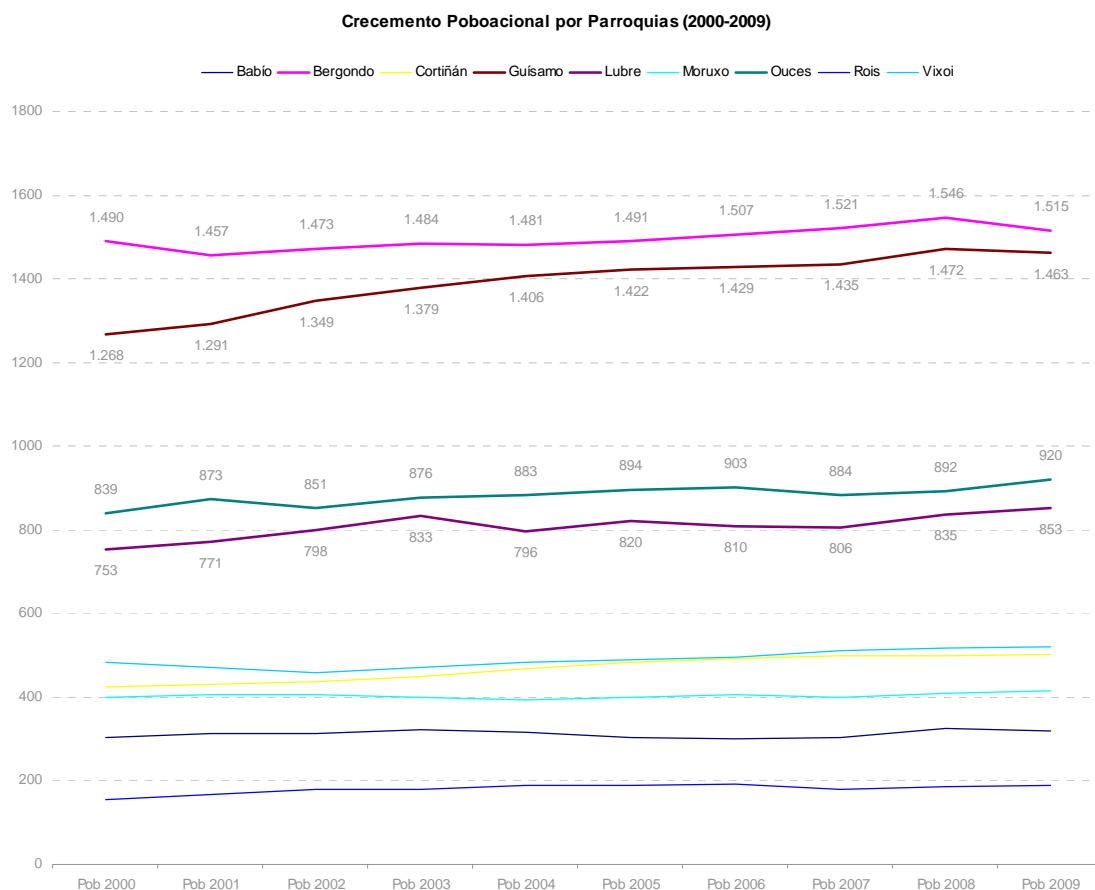


[440] Imaxe 4.7.02. Unidades Poboacionais Singulares: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A división territorial do termo municipal en pezas máis pequenas que representen as entidades singulares, nos dará unha lectura diferente da realidade poboacional. Así, podemos confirmar a maior presión relativa sobre a costa, pero resulta moi significativo o mantemento deste valores de densidade a través das principais vías de comunicación accesibles; N-VI (Coruña-Madrid), AC-164 (Guísamo-Ferrol), AC162 (Sada-San Cidre), e AC-161 (San Cidre-Betanzos).

Crecemento Poboacional por Parroquias do termo municipal de Bergondo (2000-2009)										
Parroquia	Pob 2000	Pob 2001	Pob 2002	Pob 2003	Pob 2004	Pob 2005	Pob 2006	Pob 2007	Pob 2008	Pob 2009
Babío	305	314	314	322	315	305	302	304	326	320
Bergondo	1.490	1.457	1.473	1.484	1.481	1.491	1.507	1.521	1.546	1.515
Cortiñán	425	430	436	448	467	483	493	499	499	502
Guísamo	1.268	1.291	1.349	1.379	1.406	1.422	1.429	1.435	1.472	1.463
Lubre	753	771	798	833	796	820	810	806	835	853
Moruxo	401	405	405	399	394	399	407	401	410	416
Ouces	839	873	851	876	883	894	903	884	892	920
Rois	155	167	180	179	189	190	192	179	186	188
Vixoi	483	471	458	471	482	491	496	511	517	519

[T140] Táboa 4.7.01. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Bergondo. 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.



[G169] Gráfico 4.7.08. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Bergondo.
Fonte: INE. Elaboración propia.

Os valores extraídos das consultas do INE, amosan tres niveis poboacionais facilmente diferenciábles. O primeiro, no que se inclúen as parroquias de Bergondo e Guísamo, cadansúa formada por varias entidades de poboación das que se extraen os aglomerados dos núcleos que collen o nome da súa parroquia. En segundo lugar, as parroquias de Lubre e Ouces, máis próximas ao núcleo de Sada e do radio de acción da cidade herculina. Finalmente, o resto de parroquias; Babió, Cortiñán, Coruxo, Vixoi e Rois que conforman un territorio enormemente disperso de aldeas e lugares pouco habitados.

As imaxes seguintes amosan os dous núcleos máis poboados do termo municipal. En primeiro lugar, o núcleo de Bergondo formado polos lugares de San Cidre, As Leiras, Cruz de Sar, e O Caño. Pódese ver a ocupación a través das vías de comunicación que terminan por unir os núcleos. Na última década, aparece a subdivisión de parcelas de máis de 3.000 metros para vivenda unifamiliar en ringleira.

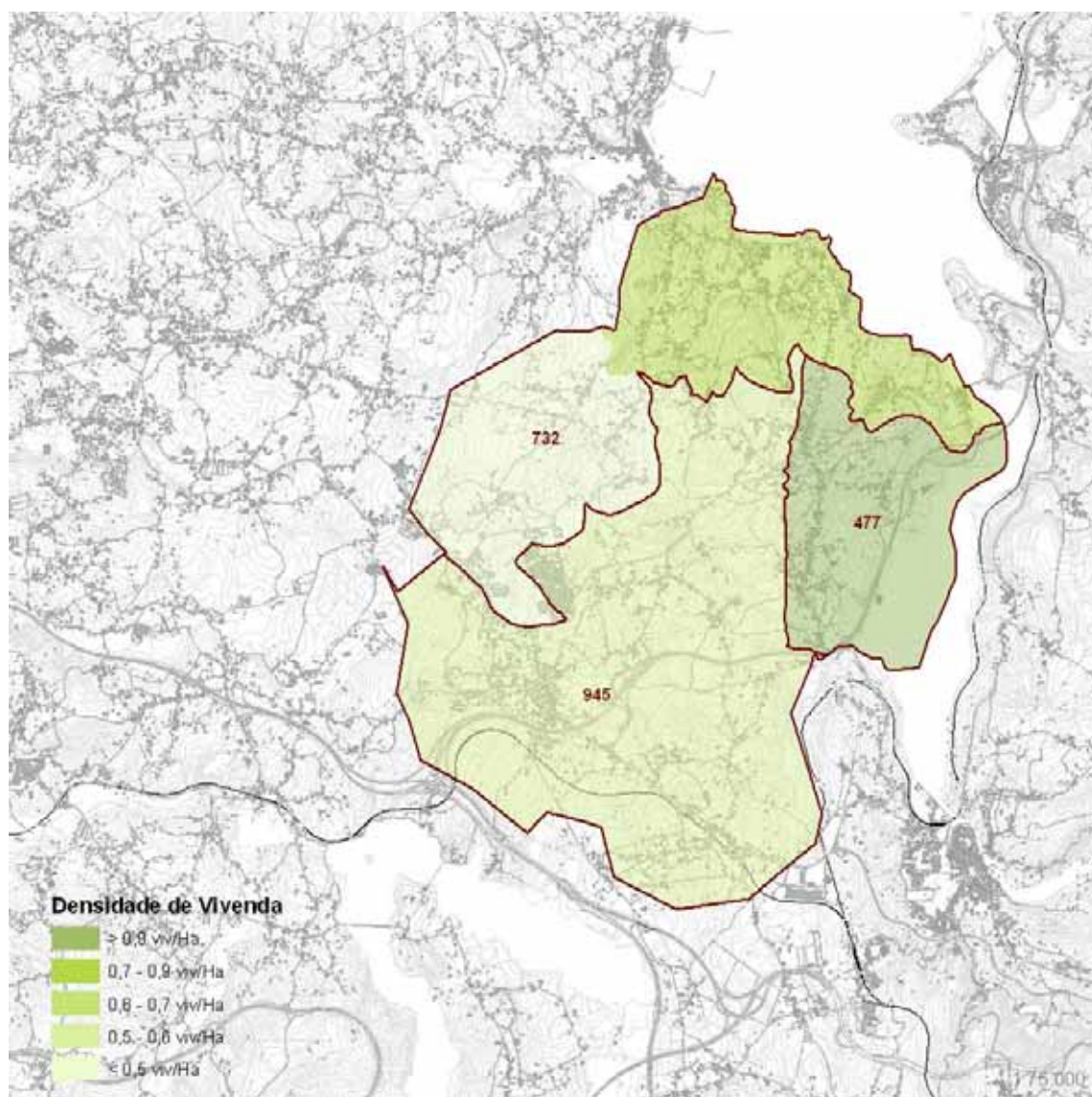


[441] Imaxe 4.7.03. Centro Administrativo de Bergondo.
 Fonte: Google Maps. 2009 Imaxe Retocada

A segunda imaxe, correspondente ao aglomerado de Guísamo (Baldomir, A Brea, San Paio, Sobre da Igrexa, O Corral e O Vilar), podemos distinguir a instalación dun polígono industrial que veu rachar co modelo de asentamento no concello. Dentro do núcleo de Guísamo distinguimos a apertura de novas vías grazas á execución de unidades de execución e o desenvolvemento do SAUR-5 Baldomir unido ao enlace coa autoestrada.



[442] Imaxe 4.7.04. Centro Comercial e Industrial en Guísamo.
 Fonte: Google Maps. 2009 Imaxe Retocada



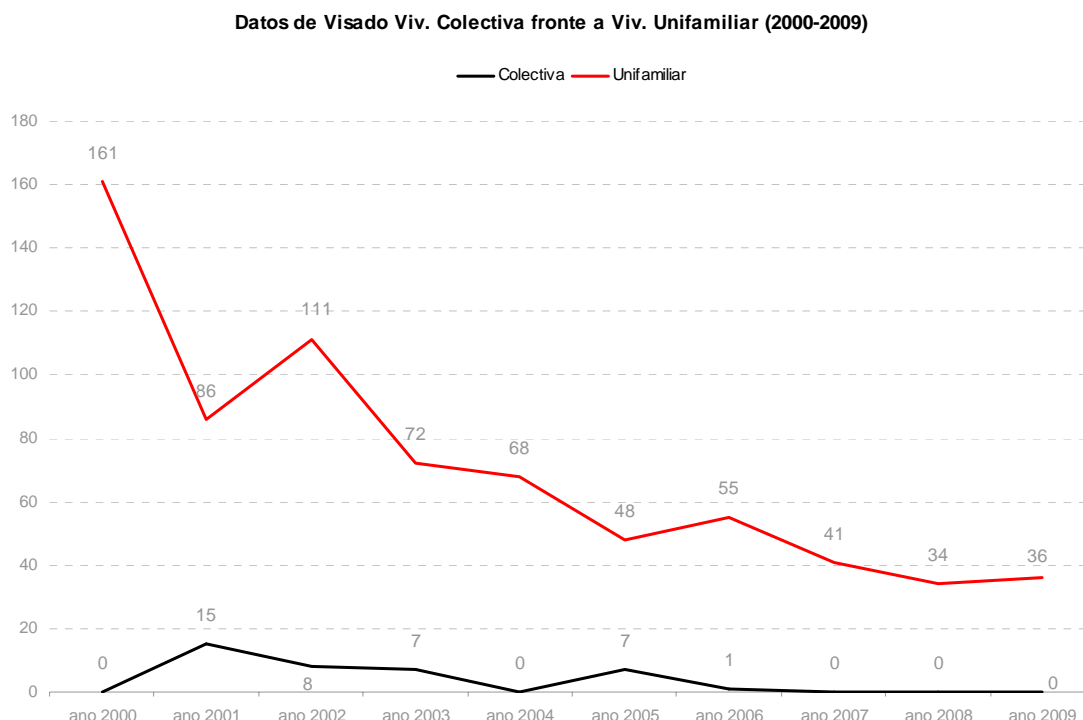
[443] Imaxe 4.7.06. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Os parámetros de vivenda seguen o mesmo camiño da poboación, cunha maior presión sobre a costa, pero sen determinar a forza do crecemento do concello. Valores moderados que tamén teñen o seu reflexo no número de vivenda visada.

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colectiva Pechada	0	15	8	7	0	7	1	0	0	0
Unifamiliar En Ringleira	0	19	1	1	8	1	10	7	0	1
Unifamiliar Illada	161	67	110	71	60	47	39	34	34	35
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0
total	161	101	119	79	68	55	56	41	34	36

[T141] Táboa 4.7.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Bergondo. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.

O Concello de Bergondo apoia o seu crecemento residencial, na tipoloxía de vivenda unifamiliar case en exclusividade, agás no núcleo de guísamo no que as ordenanzas permiten a construción en altura.

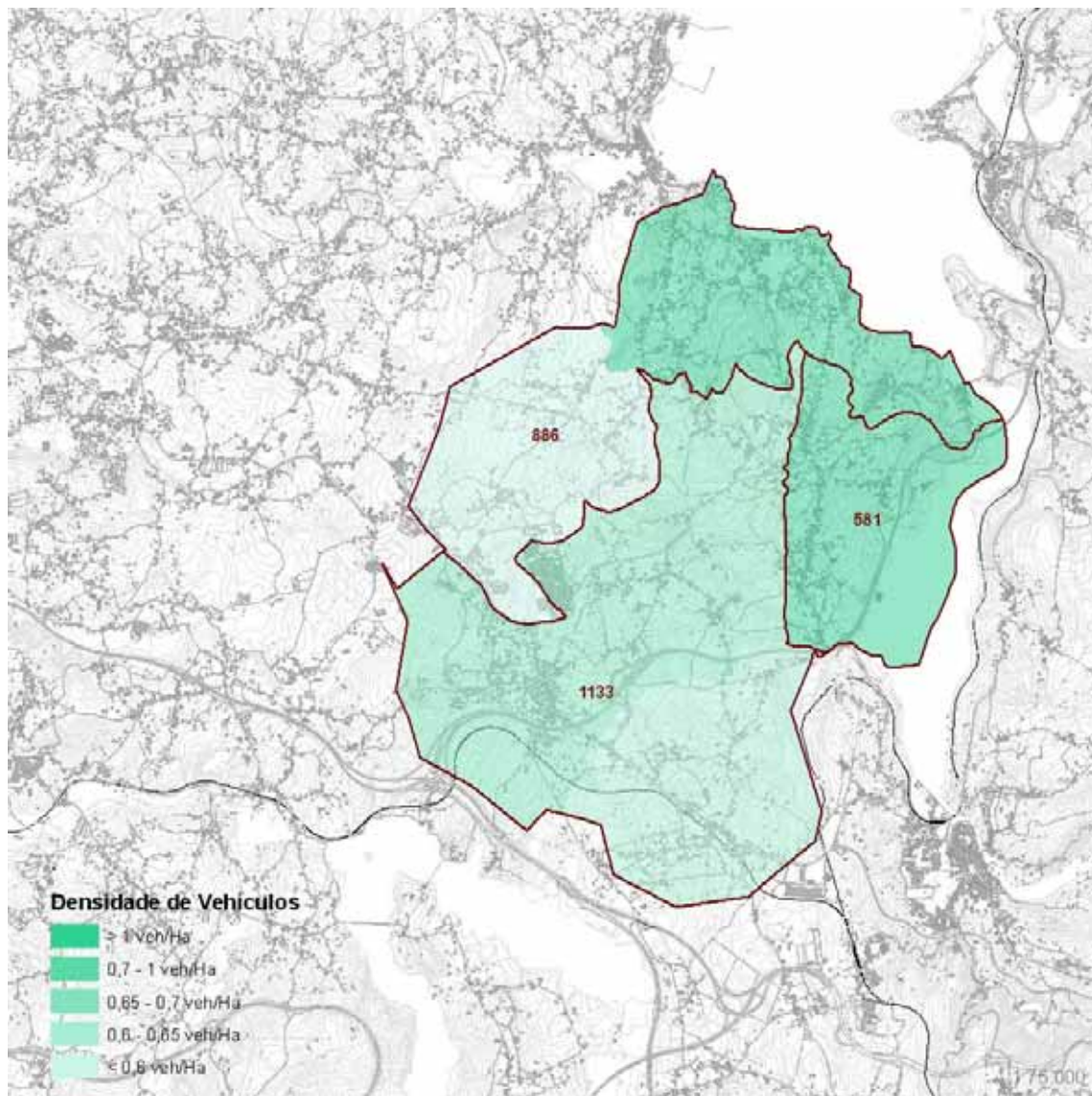


*Gráfico 4.7.11. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar
Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.*

Sen embargo, podemos apreciar o descenso paulatino na construción de vivendas unifamiliares con valores mínimos a finais do período de estudo. Pese a todo, a crise inmobiliaria afectou en menor medida a este sector que se alimenta basicamente da autopromoción que non é tan dependente das tendencias do mercado financeiro.

Se os datos de poboación, vivenda e turismos non deixan de medrar, non é menos certo, que segundo as fontes do COAG consultadas, a vivenda experimenta unha desaceleración produto dun fin de ciclo expansivo, da que resulta difícil prognosticar cal será a tendencia futura a curto prazo, malia que os indicadores da vivenda unifamiliar sexan os máis estables. Os polos de atracción de Sada e Betanzos, próximos ao termo municipal, imposibilitan o posicionamento estratéxico dun núcleo central que acapare o crecemento de Bergondo.

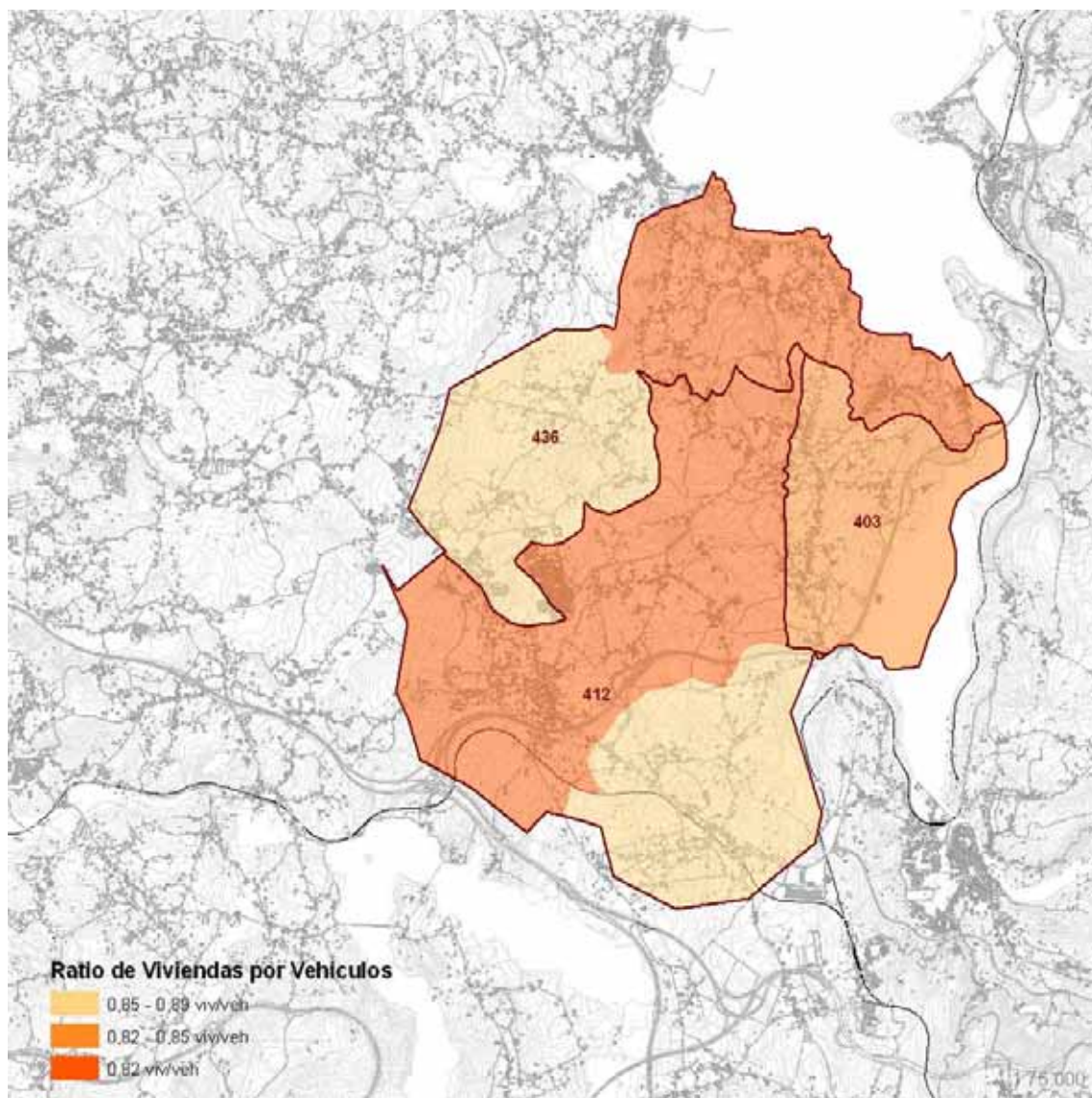
Dados este indicadores, o estudo do tráfico no termo municipal, remítese case exclusivamente ao polígono industrial do SEPES que posúe unha evidente compoñente comarcal.



[444] Imaxe 4.7.07. Seccións Censais: Densidade de Turismo ano 2001.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

O terceiro indicador, vencellado á vivenda, reflicte as mesmas conclusións que os anteriores, con niveis mínimos de vehículos por hectárea, que basculan dende a costa con maiores cotas ata o interior.

Este factor, unido á compoñente turística do termo municipal, posibilita un desdoblamento funcional do mesmo; cun sector interior vencellado ao transporte diario de mercadorías e ao polígono industrial; e un sector costeiro que participa dos tráfico de ocio e turísticos da fin de semana ou da época estival.



[445] Imaxe 4.7.08. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A imaxe 4.7.08 ven confirmar o anterior paragrafo, onde podemos distinguir as partes máis activas do concello; parroquias de Guísamo, Babío, Bergondo, Ouces e Moruxo, en detrimento doutras que presentan unha latencia máis pronunciada; Voxoi, Rois, Lubre e Cortiñán.

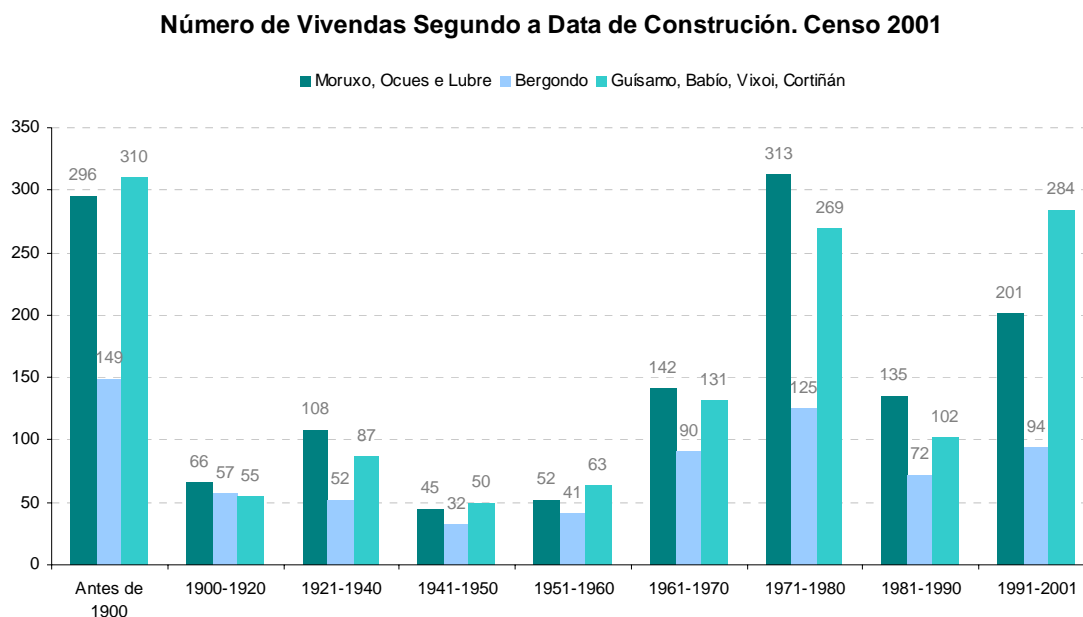
Os ratio de vehículos por persoa superaba os 400 veh/hab para tódalas parroquias e distritos censais no ano 2001, valor que como puidemos ver se achega aos 500 veh/hab⁴⁰⁷ para o ano 2008.

En conclusión, os indicadores estudados amosan unha realidade moi homoxénea, que presenta escasos elementos diferenciais, agás os propios da costa ou do asentamento industrial de clara compoñente supramunicipal, e comparativamente moi distinta dos concellos da primeira coroa.

⁴⁰⁷ Véxase Capítulo 2.

4.7.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

Ante esta realidade, non resulta alleo que os valores de vivenda anteriores ao ano 1900 continúen a ser representativos. En efecto, unicamente o factor turístico asociado á segunda residencia, posibilita que as parroquias de Ouces e Moruxo concentren o nivel máis alto de vivenda na década dos setenta.



[G170] Gráfico 4.7.12. Número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

Se podemos facer notar a irregularidade dos datos, cun período anterior á aprobación das Normas Subsidiarias de expansión na antedita década dos setenta, truncada na década posterior.

Pes ea varios intentos, o planeamento xeral no que se sustenta o concello de Bergondo son as Normas Subsidiarias e Complementarias de 28.10.1992, aprobadas pola Comisión Provincial de Urbanismo (CPU) trala corrección do documento das deficiencias detectadas na aprobación provisional.

Con anterioridade o SEPES instou a redacción dun planeamento parcial para a localización dun polígono industrial (CPU, 22.10.1986) que na actualidade se atopa completamente integrado na área urbana da Coruña e completado nun 95% da súa capacidade. Xunto a el, estudaremos o único desenvolvemento mediante un plan parcial o SAUR-5 Pazo de Baldomir, actuación integral de vivenda residencial illada.

A. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO DE 1992.

As condicións de partida para formalizar un instrumento de planificación urbana eran nulas. Malia os intentos por obter un documento de planeamento propio, o certo é que no concello de Bergondo eran de aplicación as Normas Provinciais, que actuaban subsidiariamente e a súa aplicación era xenérica.

O análise urbanístico do equipo redactor incide en varios aspectos dos que xa nos fixemos eco no anterior apartado, concretamente;

1. O perímetro litoral, sobre o que actúa unha certa presión turística e de segunda residencia.
2. Unha ampla dispersión poboacional nos numerosos núcleos rurais que dotan ao concello dunha acusada equidistribución interna carente dunha centralidade territorial xunta a unha notable estabilidade da distribución interparroquial.
3. A preexistencia do polígono industrial de Guísamo, promovido polo SEPES.
4. Os núcleos de Bergondo e Guísamo como acaparadores das funcións básicas municipais, pero sen a existencia dun claro “*Centro Municipal*”.
5. A inexistente experiencia en xestión urbanística que obriga a plasmar actuacións sinxelas e realistas dentro das áreas de desenvolvemento.

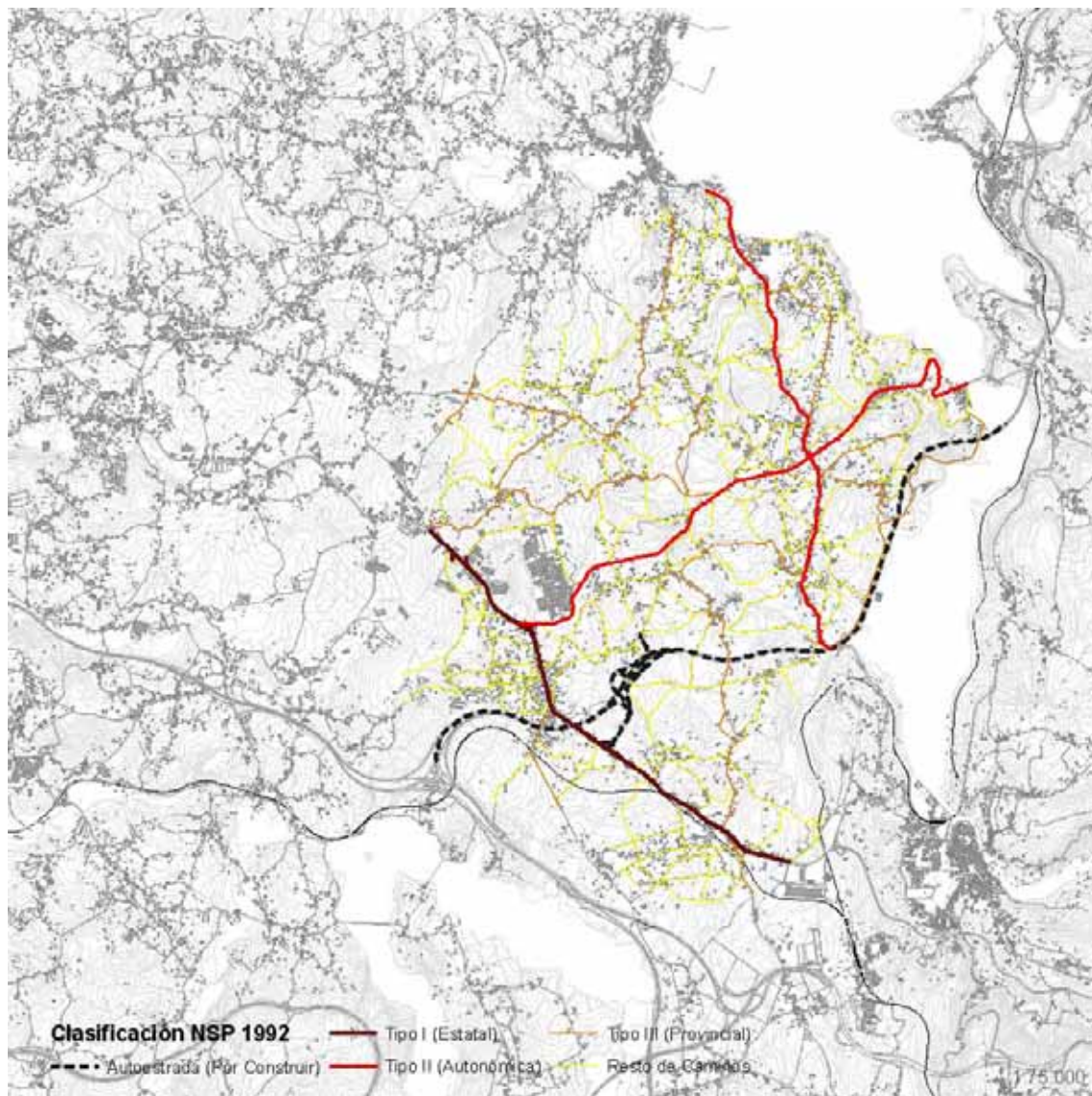
NSP, 1992. Introducción. Páx 3.

Habida conta dos usos do solo, o planeamento se marca a protección dos recursos paisaxísticos; masas forestais, agrícolas e litorais como elementos prioritarios dentro da estrutura xeral do territorio. Outro dos compoñentes fundamentais pasa a se-la delimitación concreta dos núcleos rurais, como contedores da masa edificada.

Segundo este análise singularizado, se opta por evitar a concentración dos desenvolvementos urbanísticos, dispersando polo territorio municipal a maior parte dos crecementos futuros pero evitando un proceso de diseminado excesivo que encareza as infraestruturas;

“Este proceso de ordenación no ha de ser concentrando las posibilidades de ampliación de los asentamientos en zonas específicas, sino facilitando la expansión equilibrada de los diferentes núcleos de población en función de sus necesidades. (...) Por lo demás, los límites de la dispersión son claros, en cuanto que se deben evitar desarrollos que hagan particularmente costosas las dotaciones infraestructurales y los equipamientos, así como la pérdida de posibilidades consustanciales a los agrupamientos, especialmente cuando se parte de una acentuada configuración rural.”

NSP, 1992. Información Urbanística. Páx 11.



[446] Imaxe 4.7.09. Clasificación Viaria das estradas que pasan polo concello de Bergondo.
 Fonte: Elaboración propia a partir de NSP-92.

O modelo proposto para a clasificación das estradas no termo municipal de Bergondo está baseado na propia clasificación por titularidade de cada unha delas. Isto asegura un entendemento inmediato entre a realidade construída e os responsables de actuar sobre o viario.

Así, a realidade funcional da estrada, dada polo grao de utilización da mesma, coincide de maneira exemplar coa relevancia do órgano que xestiona a devandita vía. Non obstante, os tramos de travesías das vías estruturantes, foron cedidos ao concello para a súa adecuacións as condicións urbanas; Guísamo, Bergondo ou Gandarío son exemplos desta circunstancia.

Resta engadir a gran adecuación xerárquica dentro do sistema viario, que posibilita a transición e o paso entre vías sen grandes saltos conceptuais. O Plan Viario Comarcal desbotou a posibilidade de acceso cara Sada mediante a prolongación do nodo de Guísamo, que á súa vez uniría directamente o polígono industrial a unha vía de alta capacidade.

Código	Denominación
AUTOESTRADA EN CONSTRUCCIÓN	
AP-9F	De AP-9 a Ferrol
TIPO I	
N-VI	Madrid - A Coruña
TIPO II	
AC-164	Guísamo N-VI - Ínsua N-651
AC-162	Sada AC-163 - Bergondo AC-164
AC-161	As Angustias N-VI - Bergondo AC-164
TIPO III	
CP-0812	De Sada a Espírito Santo
CP-0105	De Cortiñan a Vilacoba
CP-0811	De E.Santo a Longueira na Estrada de Pte do Porco
CP-0803	De Riomaioir a Obra de Paño
CP-0813	De Sada a Armuño
CP-0810	De Guiliade a Guísamo
CP-0802	De Carrio a Casal de Babío
CP-0808	De Longueira a Bergondiño
CP-0801	De Fraga a Casal de Babío por S. Victorio
CP-0809	Acceso a Praia de Gandarío
CP-0807	De Tatín a San Sidre por Moruxo
CP-0806	A Cruz do Sar polo Albergue U. de Bergondo
CP-0805	Estrada a Mariñán
CP-0804	De Miodelo a Pedrido polo Pazo de Mariñán

[T142] Táboa 4.7.03. Clasificación Viaria das Estradas no Termo Municipal de Bergondo (NSP-92)
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-92.

Pasemos, como de costume a analizar a **ordenación** do solo nas súas diversas clases, para proceder a caracterizar o modelo territorial proposto dende as Normas de Planeamento.

ORDENAZAS EN SOLO URBANO. NSP 1992					
ID	Ordenanza	Parcela mín.(m2)	edif (m2/m2)	ocupación (%)	Altura (m)
SOLO URBANO	1 Res. Extensiva (Unifamiliar)	tipo I 1.000		20%	2 plantas (6m)
		tipo II 3.000	0,3		2 plantas (6m)
	2 Res. Intensiva (Plurifamiliar)			fondo 12m	3 plantas (9m)
	3 Res. de Ordenación Aberta		0,5		3 plantas (9m)
	4 Uso Turístico Hoteleiro		0,6	40%	
	5 Equipamentos Públicos		1		
	6 Industrial	1.000	0,6	80%	2 plantas (8m)
	7 Edif. Existente				
	8 Fincas Singulares				
SOLO URBANO DE NÚCLEO RURAL	A Edif. Residencial en Ringleira	400		40%	2 plantas (6m)
	B Edif. Residencial Illada	500		60%	2 plantas (6m)
	C Equipamentos		1	70%	2 plantas (7m)
	D Industrial Compatible	1.000	0,6	60%	2 plantas (6m)

[T143] Táboa 4.7.04. Ordenanzas de aplicación en Solo Urbano e Núcleo Rural. (NSP-92)
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-92.

Dada a época de redaccións das NSP, foi de obrigado cumprimento a Lei 11/1985 de adaptación ao solo de Galicia, na que por primeira vez se intuía o fenómeno do solo de núcleo rural como unha realidade diferenciada do resto do estado. Esta peculiaridade, levada á practica municipal, configurou un variado mapa de interpretacións segundo os equipos redactores e os concellos. O núcleo rural quedaba convertido así, a unha pequena zona de planeamento que podería abarcar as distintas clases de solo; urbano, urbanizable ou mesmo non urbanizable.

A aplicación da Lei 11/1985 no concello de Bergondo non está exenta de problemas asociados á rápida transformación dos asentamentos rurais, á colonización turística do borde litoral e á implantación de áreas industriais de gran tamaño.



[447] Imaxe 4.7.11. Núcleo Urbano de Gandarío. 2008.
Fonte: Plan de Ordenación do Litoral.

Establécense como solos urbanos os núcleos agregados de Guísamo, Bergondo e Gandarío que dispoñen dos servizos sinalados na normativa legal para seren clasificados como tal, aos que se engaden os núcleos rurais de Moruxo, Costa de Ouces, Pedrido e Babío (estes dous últimos como núcleos de recente formación). Con todo, unha das prioridades do planeamento será a terminación das infraestruturas tanto viarias como de servizos urbanos:

“El suelo urbano delimitado presenta carencias importantes en el viario, por lo que uno de los objetivos prioritarios, será el establecimiento de nuevos trazados que aseguren un reparto más lógico de las parcelas y la posibilidad de una utilización más racional de las mismas.”

NSP, 1992. Esquema Director. Páx 19.

Segundo esta premisa, se potenciará a culminación do solo urbano así delimitado, aparecendo as Unidades de Actuación nas zonas con maior dinamicidade dentro do concello; nos núcleos de Guísamo favorecido polo crecemento ao redor da N-VI e Gandarío, asociado a residencias de carácter turístico.

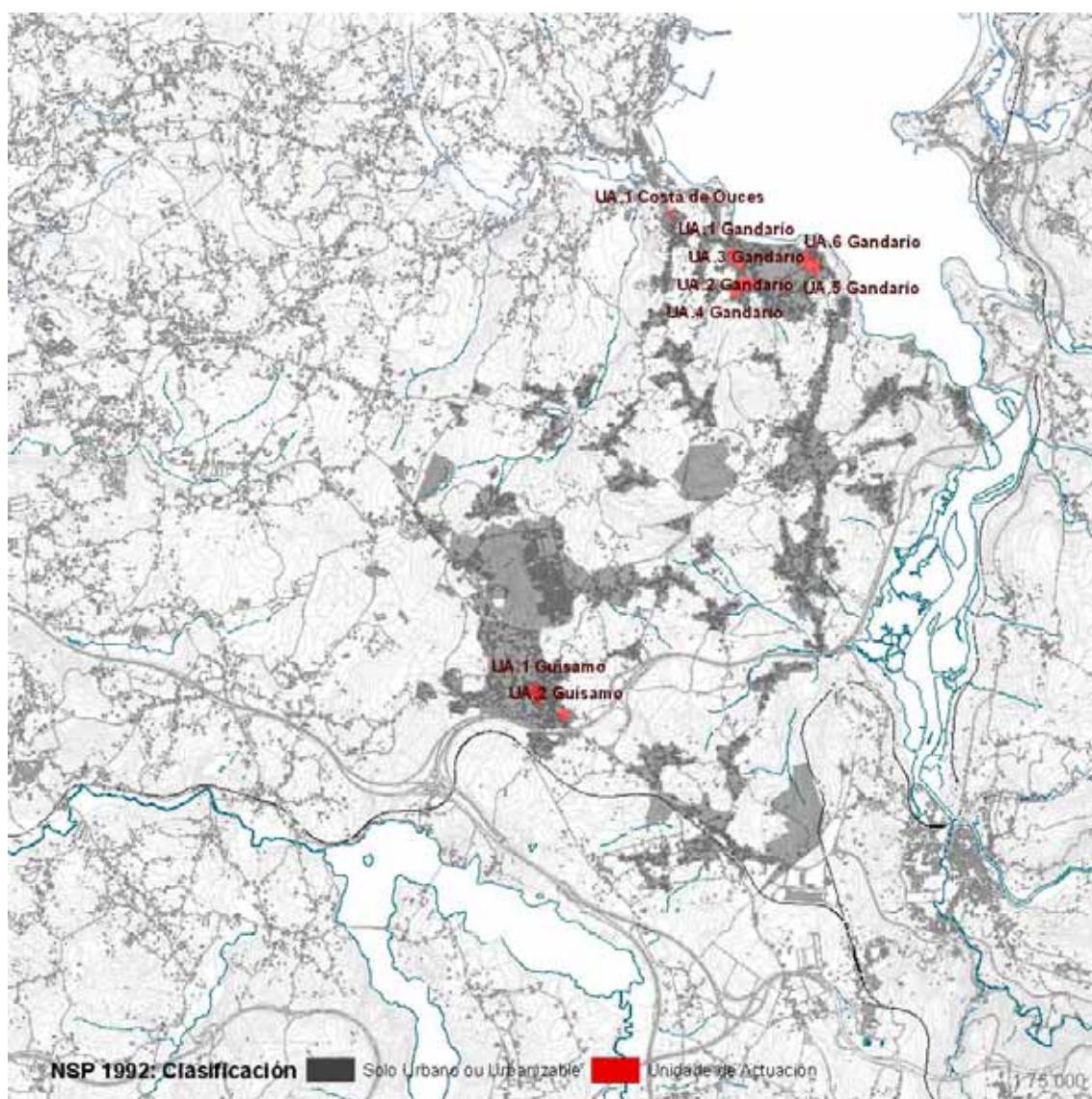
UNIDADES DE ACTUACIÓN. NSP 1992					
Nome	Superficie (m2)	Ordenanzas de aplicación	Cesións	Sistema Actuación	Observacións
UA.1 Guísamo	23.500	1,2	10%	Compensación	Único Propietario
UA.2 Guísamo	11.023	2,A		Compensación	
UA.1 Gandarío	12.069	1,4,B	10%	Compensación	
UA.2 Gandarío	7.593	1,4,B	10%	Compensación	
UA.3 Gandarío	25.150	1	Viario	Compensación	Único Propietario
UA.4 Gandarío	8.594	1,4,B	10%	Compensación	Único Propietario
UA.5 Gandarío	16.645	1	Viario	Compensación	
UA.6 Gandarío	13.258	1	Viario	Compensación	
UA.1 Costa de Ouces	4.141	3		Compensación	Único Propietario
Total	121.973				

[T144] Táboa 4.7.05. Unidades de Actuación en Solo Urbano. (NSP-92)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-92.

A superficie total comprometida achega os 121.973 m², das que unicamente se desenvolveron as UA.3 de Gandarío con data de aprobación definitiva de 21.07.95 e a UA.1 de Guísamo o 07.02.95. A figura de desenvolvemento que actúa en cada ámbito se establece en función do número de propietarios, sendo o Estudo de Detalle o instrumento a usar para cando exista un único propietario e o Plan Especial de Reforma Interior, PERI, no caso de precisar reparto de cargas e beneficios entre varios propietarios.



[448] Imaxe 4.7.12. Núcleo Urbano de Recente Formación no Pedrido. 2008.
 Fonte: Plan de Ordenación do Litoral.

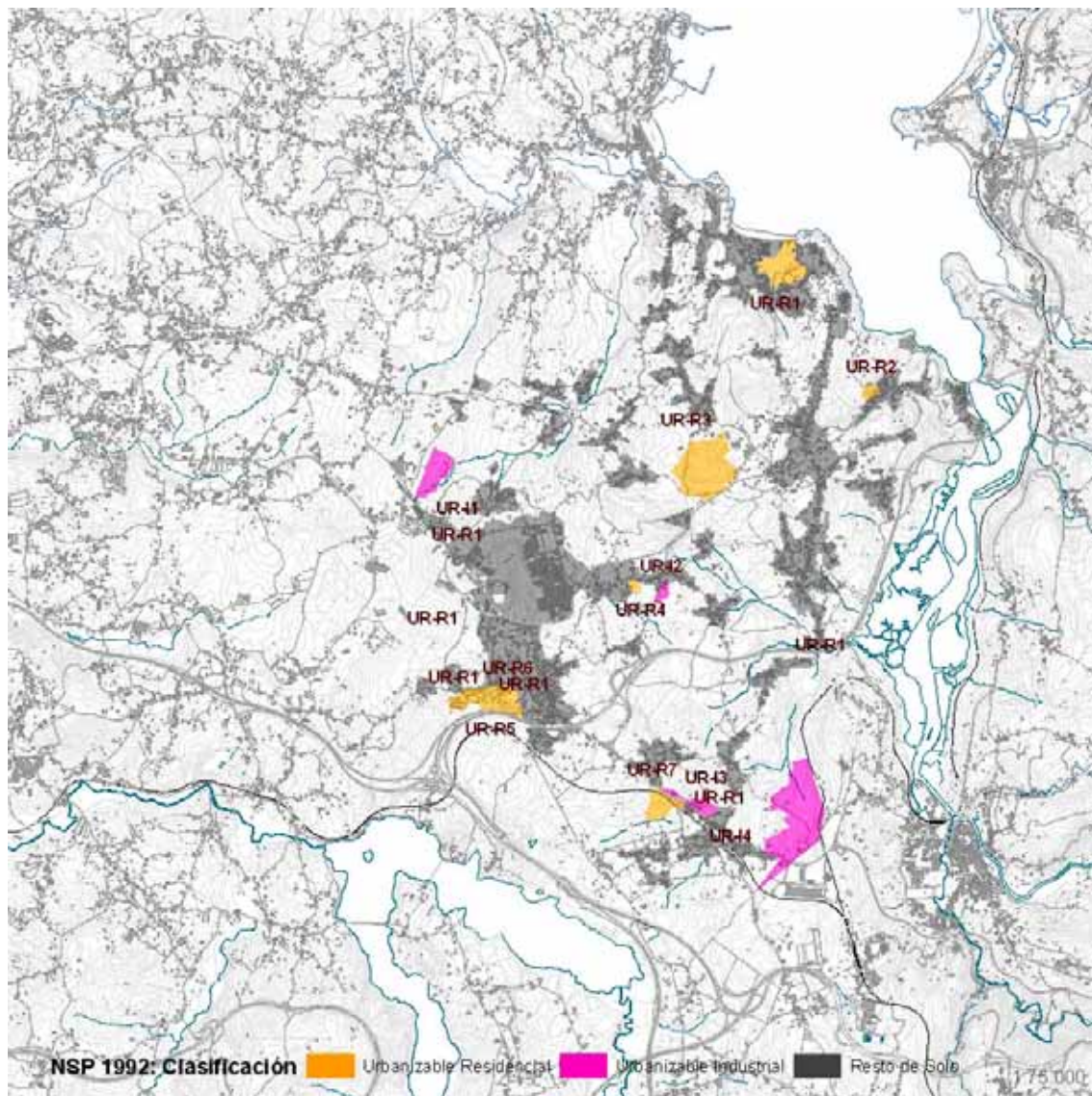


[449] Imaxe 4.7.13. Situación das Unidades de Actuacións NSP de 1992.
Fonte: Elaboración Propia. NSP Bergondo de 1992.

Se nos detemos na seguinte imaxe (4.7.12) que reflicte o solo urbanizable, ou apto para urbanizar⁴⁰⁸, podemos observar onde se localizan as pezas a desenvolver xunto ca súa cualificación, isto é o seu uso característico industrial ou residencial.

Por unha banda, as grandes pezas de solo industrial vanse concentrar nas marxes do clúster industrial do espírito Santo (Sada-Cambre) e do polígono de Piadela, de iniciativa privada localizado no termo municipal de Betanzos, ámbolos dous atravesados pola N-VI.

⁴⁰⁸ Término definido na Lei 19/75, de 2 de maio, de Reforma da Lei sobre Réxime de Solo e Ordenación Urbana, a emplear na Normas Subsidiarias.



[450] Imaxe 4.7.14. Situación do solo urbanizable residencial e industrial das NSP de 1992.
 Fonte: Elaboración Propia. NSP Bergondo de 1992.

Por outra banda, o solo urbanizable residencial, a primeira vista pode entenderse como espallado polo territorio, pero fixando a nosa atención nas vías de comunicación e nos núcleos con maior poder de atracción entenderemos o seu emprazamento. En efecto, os núcleos de Guísamo e Gandarío concentran gran parte dos servizos, sexan estes de carácter permanente ou estival.

Dentro do resto do solo residencial ofertado, as pezas se situarán preferentemente na figura en “T” debuxada polas vías principais do termo municipal; a N-VI (Coruña-Madrid) e a AC-164 (Guísamo-Fene-Ferrol). Delas, destaca o UR.R3 A Longueira, de 33,9 hectáreas, delimitada nunha zona completamente illada e boscosa, comprometida polo procedemento expropiatorio, e que nestes momentos aínda non se desenvolveu malia a inicia-lo proceso de desenvolvemento.

SOLO URBANIZABLE. NSP 1992							
nome	Localización	uso	Superficie (m2)	edif (m2/m2)	Aprov. (m2)	Dens. (Viv/Ha)	Sistema Actuación
UR-I1	Espírito Santo	Industrial	117.727	0,6	70.636		Compensación
UR-I2	Santa Marta de Babío	Industrial	23.218	0,6	13.931		Compensación
UR-I3	Norte Aldea. Próx. Betanzos	Industrial	53.589	0,6	32.153		Compensación
UR-I4	Piadela. Próx. Betanzos	Industrial	471.647	0,6	282.988		Compensación
UR-R1	Gandarío - SEPES	Residencial	149.084	0,4	59.634	30	Expropiación
UR-R2	Fiobre	Residencial	20.794	0,2	4.159	15	Compensación
UR-R3	A Longueira - SEPES	Residencial	339.038	0,4	135.615	30	Expropiación
UR-R4	Santa Marta de Babío	Residencial	14.397	0,2	2.879	15	Compensación
UR-R5	Pedras Brancas	Residencial	119.411	0,2	23.882	10	Compensación
UR-R6	Pedras Brancas	Residencial	57.653	0,2	11.531	10	Compensación
UR-R7	Norte Aldea	Residencial	86.357	0,2	17.271	15	Compensación
Total			1.452.915		654.680		

[T145] Táboa 4.7.06. Solo Urbanizable Residencial e Industrial. (NSP-92)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-92.

Neste estudo doutoral, se recolle a actuación de Pedras Brancas –Baldomir, UR-R6 de 11 hectáreas, desenvolto baixo a tipoloxía de vivenda unifamiliar exenta que xunto co solo do SUNP-A1 na Laxe (parroquia de Rutis, Culleredo) son os únicos desenvolvementos que posúen un acceso controlado e restrinxido⁴⁰⁹.

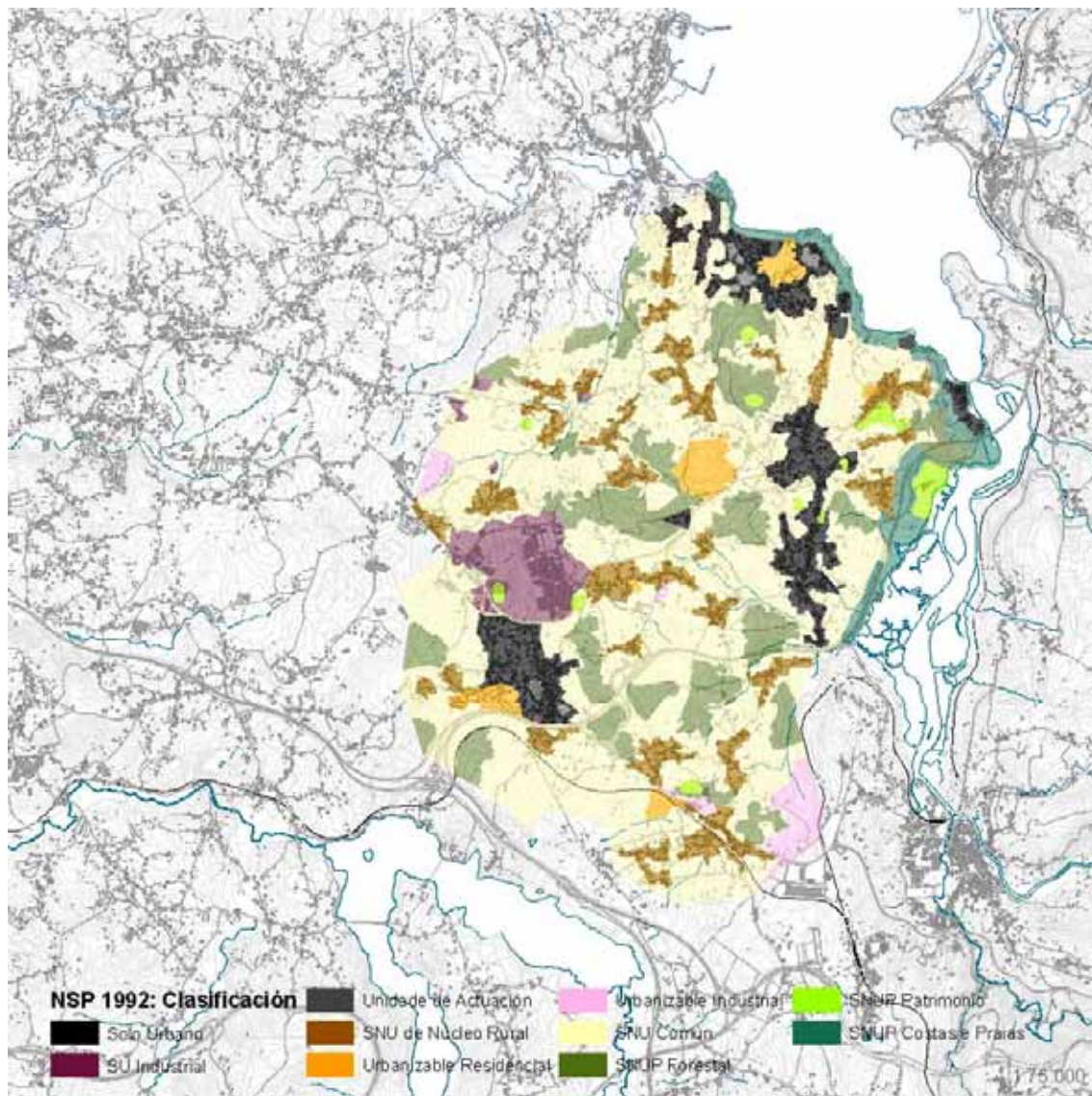
Se analizamos a superficie total de solo comprometido para o desenvolvemento urbanístico e a superficie de aplicación directa de licenza sobre ordenanzas de edificación, entenderemos a inclusión do concello de Bergondo dentro da área urbana da Coruña. Compre dicir que gran parte deste solo se ordena baixo tipoloxía de vivendas unifamiliares para o uso residencial, pero tamén existe unha ampla oferta de solo adicada a usos industriais en espera de seren desenvolvidas. A raíz destes datos, podemos concluír que o termo municipal, no albor do século XXI e baixo a óptica reduccionista local, actúa como un gran espazo de reserva futura de desenvolvementos urbanísticos perfectamente localizado entre os subcentros rexionais de Sada, Betanzos e Cambre e con acceso privilexiado ao eixo principal de comunicación.

NSP 1992	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	613
Solo Urbano: Residencial	286
Solo Urbano: Industrial	12
Solo Urbano: Núcleo Rural	315
Solo Apto para Urbanizar	145
Solo Rústico Común	1.632
Solo Rústico Protexido	606
Total	2.996

[T146] Táboa 4.7.06. Solo Urbanizable Residencial e Industrial. (NSP-92)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-92.

⁴⁰⁹ Baixo este tipo de urbanizacións resulta notorio o artigo de Elia Canosa Zamora; *Las urbanizaciones cerradas de lujo en Madrid: una nueva fórmula de propiedad y de organización territorial*, en Ciudad y Territorio, XXXIV (133-134). 2002.

Atendendo á visión global do territorio, podemos observar unha fragmentación parcial do espazo rural, agrario e forestal. Porén a realidade territorial conforma masas de tamaño intermedio sen chegar a unha atomización excesiva do espazo natural. Equilibrio que se está a romper por mor das implantacións de áreas industriais ou desprazamento da segunda residencia, e por tanto da extensión da cidade-rexión máis aló da primeira coroa metropolitana.

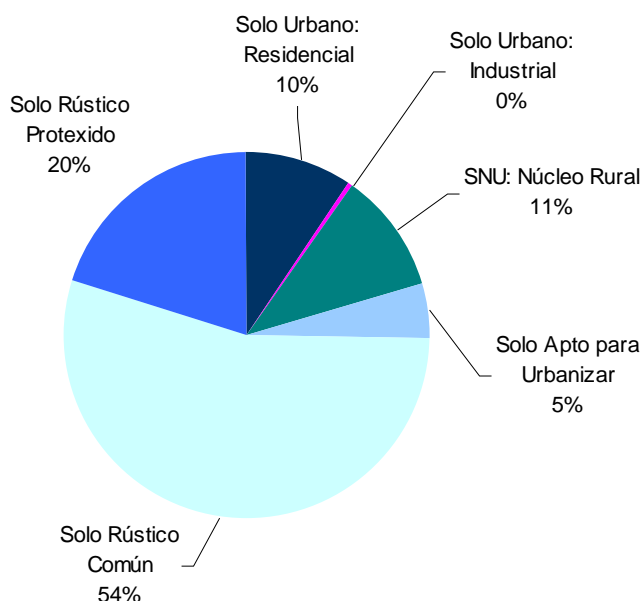


[451] Imaxe 4.7.15. Clasificación do solo segundo as NSP de 1992. Concello de Bergondo.
Fonte: NSP Bergondo de 1992.

A superficie ocupada polo solo urbano é dun 10% do territorio municipal, que sumada ao 11% dos núcleos rurais en réxime de non urbanizable, achegan un total do 21% do solo comprometido nesta clase de solo, porcentaxe nada desprezable segundo a poboación total do concello.

O 75% do solo permanece no réxime de non urbanizable, si ben só o 20% se encadra nalgúns dos supostos de protección especial. No resto do solo rústico, ou non urbanizable común segundo a lexislación de aplicación naquel entón, se permitía a edificación de vivendas unifamiliares en parcelas de 2.000 m² cunha ocupación máxima do 20% e retranqueos a lindeiros de seis metros con altura máxima de seis plantas.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1992



[G171] Gráfico 4.7.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Bergondo NSP 1992.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1992.

Por último, a porcentaxe de solo urbanizable que vimos en parágrafos anteriores compromete un 5% da superficie do termo municipal, repartida como vimos, en usos industriais e residencias.

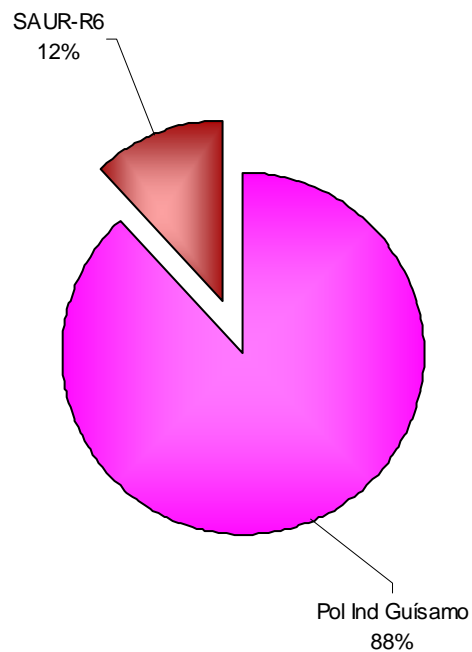
NSP 1992						
Figura	Nome	Apr. Def.	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PP	SEPES Polígono Industrial.	22-oct-86	Pol Ind Guísamo	882.000	87,92	87,92
PP	Baldomir. Pedras Brancas.	18-nov-93	SAUR-R6	121.157	12,08	12,08
subtotal NSP 1986				1.003.157	100,00	100,00

[T147] Táboa 4.7.08. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1977.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1977.

Tralo estudo do proceso planificadorio no concello de Bergondo, temos que preguntarnos cal é o factor que inclina a balanza cara a inclusión deste concello na contorna funcional da Coruña⁴¹⁰. A resposta resulta inmediata, xa que logo das análises efectuadas entre tódolos concellos, a localización do polígono de Guísamo, con 20 Ha máis que o veciño do Espírito Santo (Cambre) fai que o montante total de 100 Ha transformadas, triplique o solo desenvolvido no termo de Sada ou case duplique ao concello de Cambre, pertence á primeira coroa metropolitana.

⁴¹⁰ Diversos autores, entre os que se atopan Precado Ledo e J.L. Dalda, tamén cuestionan esta situación. Asemade, as Directrices de Ordenación do Territorio (AI 2010) e diversos estudos territoriais sobre a zona fan fincapé nesta división territorial.

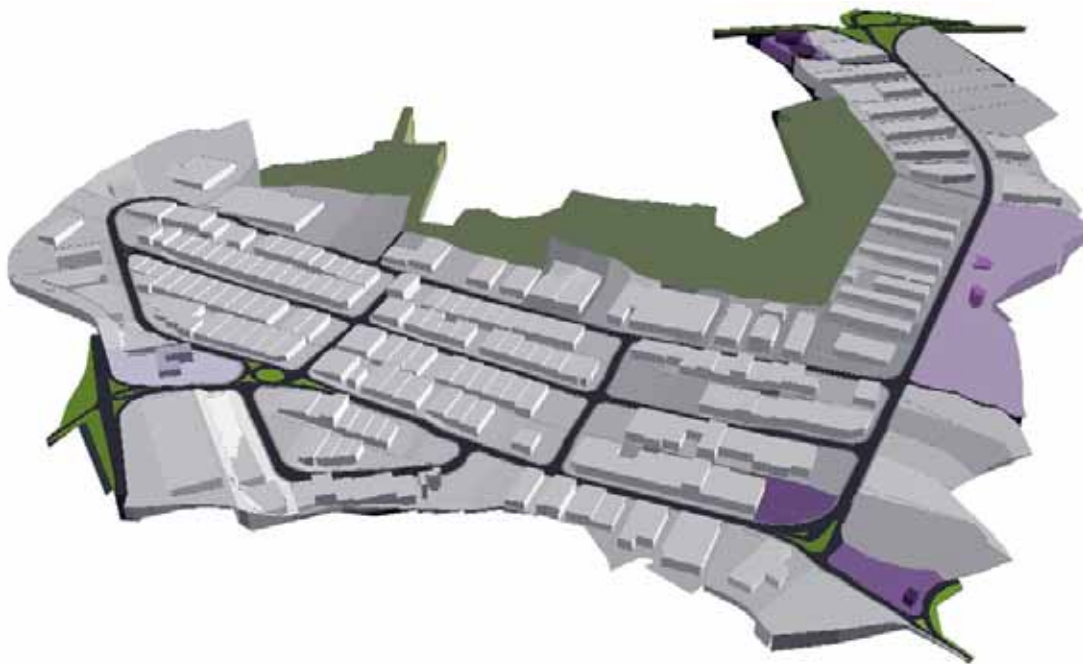
Porcentaxe de Solo Desenvolvido NSP 1992 e anterior



[G172] Gráfico 4.7.14. Porcentaxe da superficie ocupada por cada solo desenvolvido.
Fonte: Elaboración Propia.

O interese de recoller o desenvolvemento deste solo, malia estar clasificado como urbano consolidado no momento da redacción do planeamento xeral, está precisamente no peso do seu volume de actuación, que acapara máis do 85% da superficie transformada en Bergondo.

Dende esa perspectiva, procedemos a comparar o devandito polígono dentro dos desenvolvementos mediante planeamento subordinado das NSP de 1992, que como veremos se trata unicamente do Plan Parcial SAUR-R5 Pazo de Baldomir, en Pedras Brancas aprobado definitivamente o 18.11.1993 e contiguo ao núcleo de Guísamo.



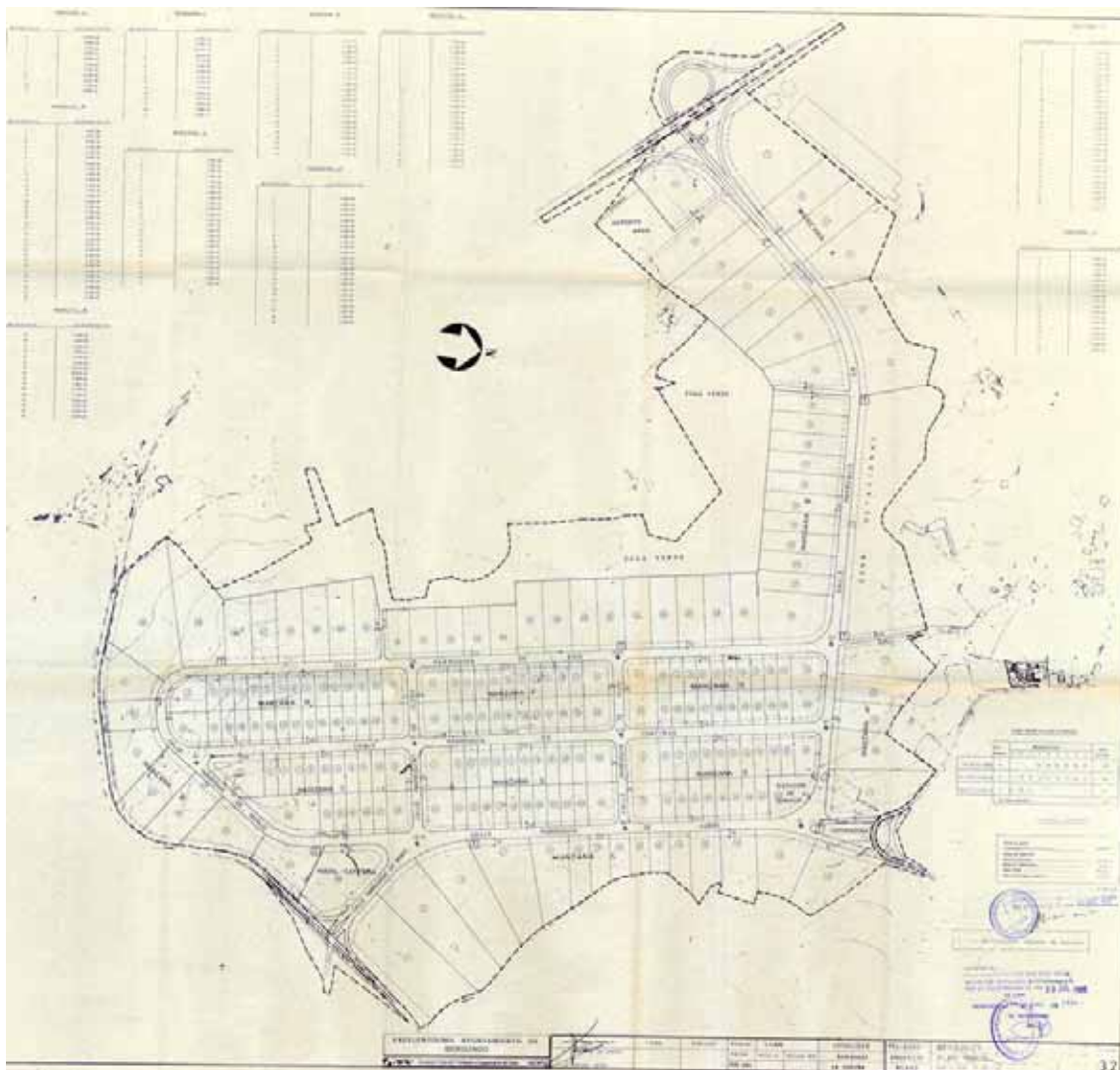
[452] Imaxe 4.7.16. Polígono Industrial de Guísamo en Bergondo. 22.10.1986.
Fonte: Elaboración Propia.

O proceso de descentralización industrial na área urbana da Coruña, iniciado nos anos sesenta trala creación do Polo de Desenvolvemento Industrial, ten a súa continuación neste polígono que abre a porta a novas actuacións desvincelladas do histórico eixe Bergantiñán. Esta segunda etapa, distinguíble da primeira por ser aquela unha situación na que Galicia se iniciaba no modelo de mercado, e a descentralización viña imposta polo reducido espazo dispoñible nos arredores do propio termo municipal coruñés apto para estes polígonos, comeza a finais dos anos oitenta para non se deter até os nosos días.

A aprobación definitiva do Plan Parcial do Polígono Industrial de Bergondo se produce mediante acordo da Comisión Provincial de Urbanismo o 22.10.86 entrando en servizo no ano 1990. O promotor da iniciativa é a SEPES que tamén se fai cargo da xestión do polígono, do que se desprende que o sistema de actuación elixido fora o de expropiación⁴¹¹. Recordemos que por aquel entón, Bergondo carecía de calquera documento de planificación municipal, rexéndose polas NSPP.

Este polígono é o terceiro por tamaño despois de Sabón (Arteixo) e A Grela (A Coruña) ata que se termine de construír o APTECA en Arteixo asociado aos corredores A-55 e A-6.. Conta con 281 empresas, localizadas en 251 parcelas que ocupan o 75% do solo transformado, estando o 25% restante adicado a zonas verdes (10%), equipamentos (7%) e sistema viario local (8%). A parcela mínima é de 500 m², malia que o reparto paracelario abrangue tres tipos; pequenas (de 500 a 1.500 m²), medianas (de 1.500 m² a 3.500 m²) e grandes con máis de 3.500 m². Inda así, se permiten os procesos de segregación e agrupamento de parcelas segundo as necesidades empresariais. A edificabilidade ven establecida en 4 m³/m².

⁴¹¹ Dado o sistema de actuación utilizado, a cesión do 10% correspondente ao concello foi repartida entre os adquirentes de solo para incentivar a súa venda (Memoria do PP do Polígono Industrial de Guísamo, 1986).



[453] Imaxe 4.7.17. Polígono Industrial de Guísamo en Bergondo. Plano de Zonificación.
 Fonte: Documentación do PP Polígono Industrial. AD 22.10.86.

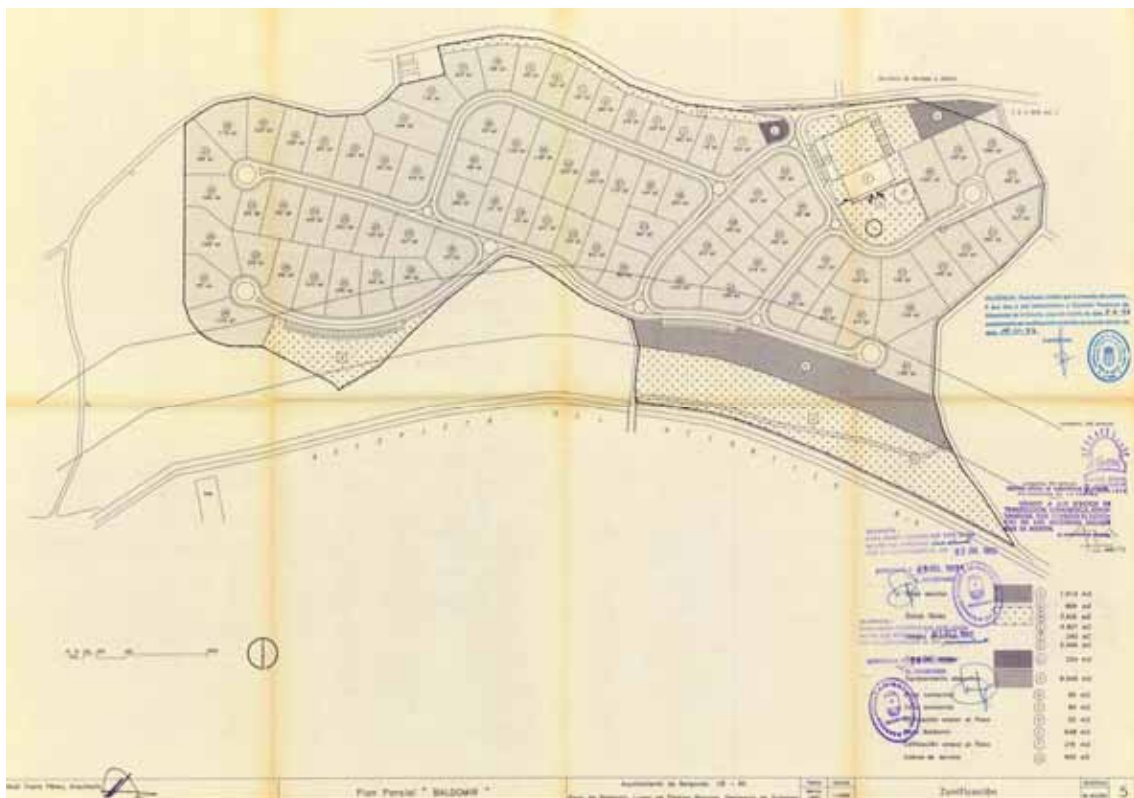
A delimitación insírese na encrucillada que supoñen a N-VI (Coruña-Madrid) e a AC-164 (Guísamo-Fene-Ferrol) preto da localidade de Guísamo, polo que recolle este nome aínda que a maior parte del pertenza á parroquia de Santa Marta de Babío.



[454] Imaxe 4.7.18. SAUR-R5 Baldomir. Pedras Brancas. 18.11.93.

Fonte: Elaboración Propia.

Esta actuación urbanística responde á tipoloxía de vivenda unifamiliar illada inserta nunha trama urbanística de tipo orgánico e asociada polo xeral a un único propietario ou posuidor da maioría dos terreos. Neste caso, o desenvolvemento ven marcado pola cesión das ruínas do Pazo de Baldomir para a creación dun centro social, que non se realizou. Os parámetros urbanísticos son os xa vistos para os SAUR; 0,2 m²/m² de índice de edificabilidade, con 80 vivendas en baixa densidade (6,6 viv/Ha). A transformación deste solo apoíase no acceso á autoestrada AP-9 no núcleo de Guísamo.

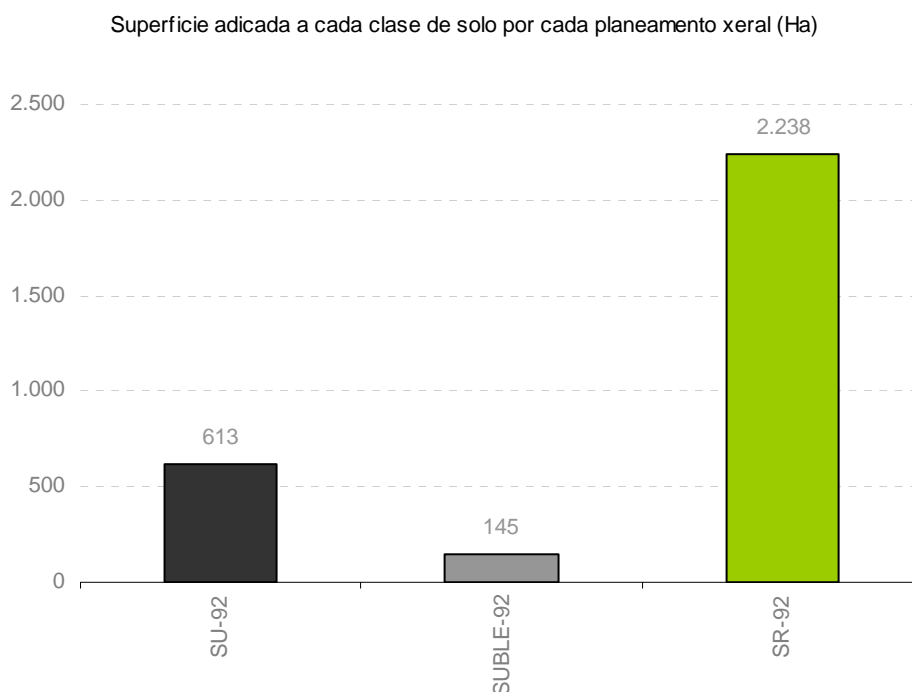


[455] Imaxe 4.7.19. SAUR-R5 Baldomir. Pedras Brancas. Plano de Zonificación.

Fonte: Documentación do PP UR-R5 Baldomir. AD 18.11.93.

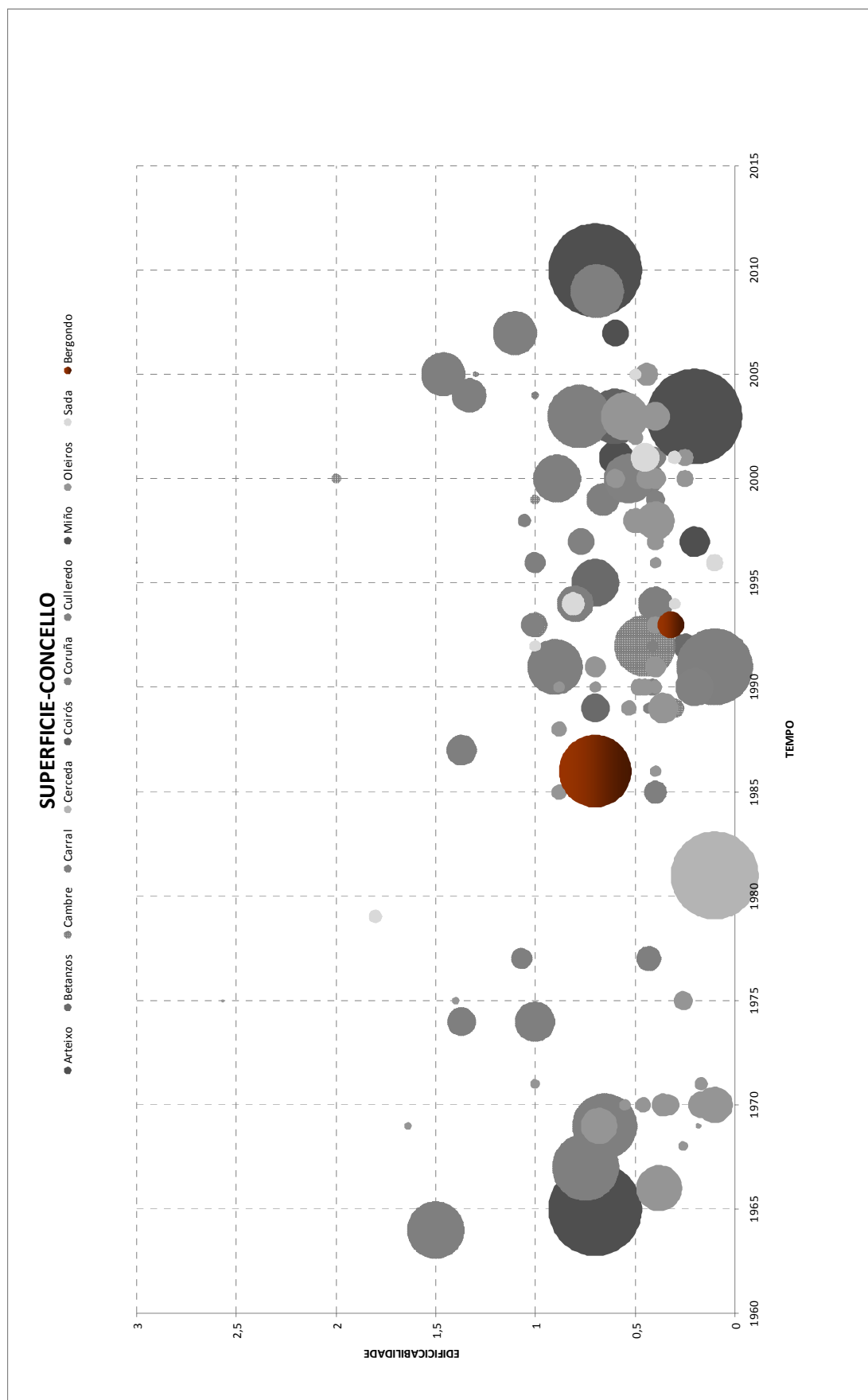
Para rematar, faremos mención á superficie que cada clase de solo dispón no termo municipal de Bergondo. A primeira conclusión é rotunda, pois pese ao nivel poboacional do concello, moi por debaixo dos concellos da primeira contorna metropolitana, a superficie de solo implicada na obtención de licenza directa resulta claramente comparable. A interpretación destes datos témola que facer dun xeito tal que saia a relucir a importancia da vivenda unifamiliar illada, como xa fixéramos no apartado inicial adicado a este concello.

En segundo lugar, o solo urbanizable implicado, rexistra unha superficie situada nos valores medios para a primeira coroa, ao que temos que engadir a existencia dun equilibrio do solo residencial e industrial así delimitado. Esta situación se explica grazas á conexión coa AP-9 no núcleo de Guísamo en contacto coa N-VI, pola que guindarán os solos industriais a desenvolver. Doutra banda, a situación costeira e o principal foco turístico de Gandarío fomentará a delimitación de solo residencial a carón da costa, máis tamén no interior do termo municipal, en Guísamo.



[G173] Gráfico 4.7.13. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de 1992.

Por último a superficie de solo rústico do concello implica ao 74,5% do solo municipal repartido entre protección forestal, patrimonial, litoral e non urbanizable común. Desgraciadamente a existencia dun único plan non permite facer comparacións dos transvases en cada clase de solo.

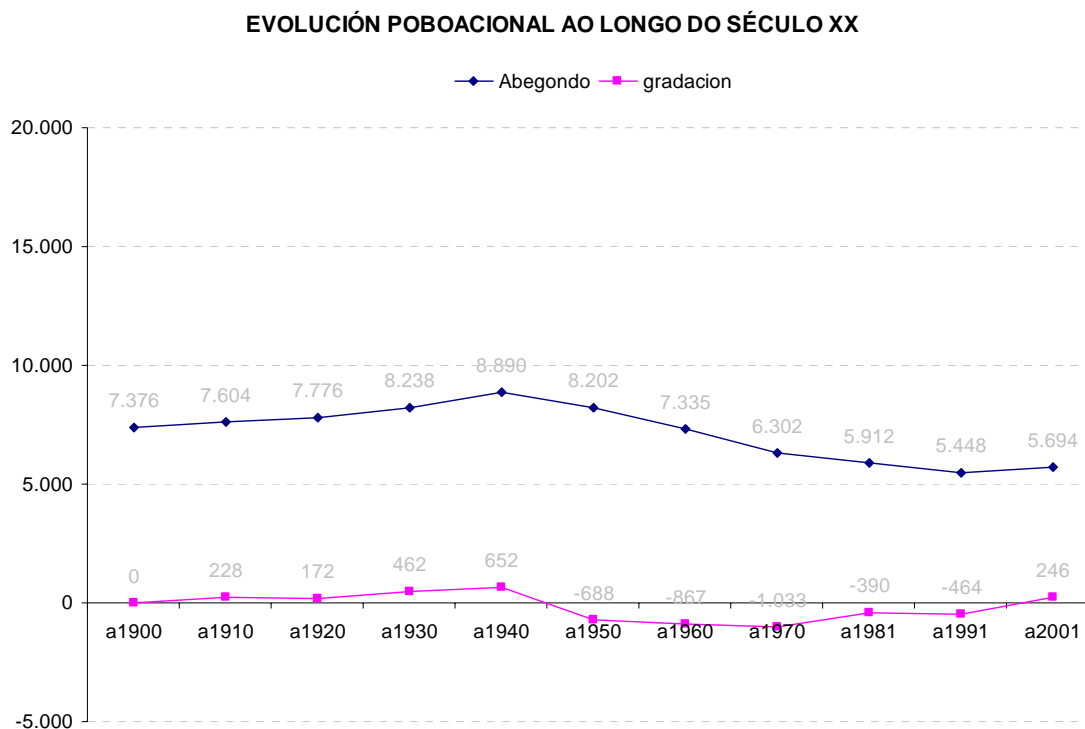


[G174] Gráfico 4.7.14. Planeamento de Desenvolvimento de Bergondo sobre o total da Área Urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

4.8. SITUACIÓN DA VIVENDA UNIFAMILIAR ILLADA NO TERMO MUNICIPAL DE ABEGONDO. PLANIFICACIÓN DA OCUPACIÓN EN LIÑA.

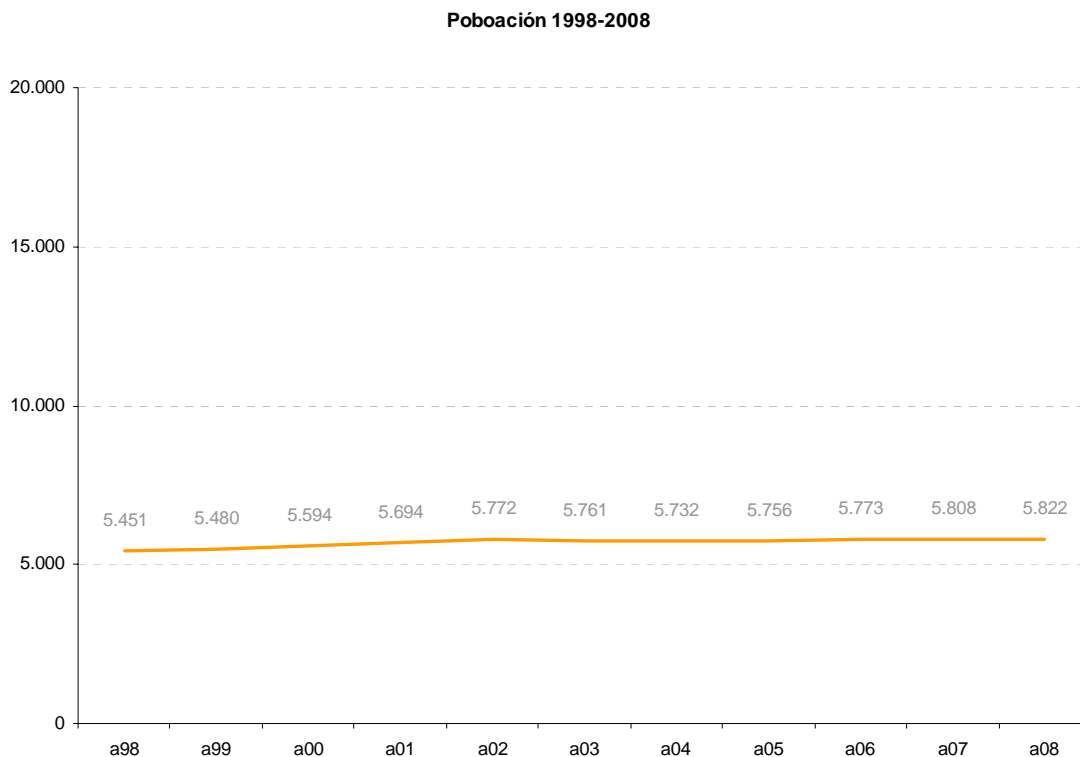
Segundo as análises elaboradas para outros estudos, o concello de Abegondo responde á tipoloxía de concello rural (Precado Ledo, 1991, 121-229; Dalda et al, 2005, 40). En efecto, os indicadores, tanto de poboación, vivenda ou de vehículos, son os máis baixos de toda a área urbana da Coruña. Asemade, a disposición do solo urbano e rural ao longo da estrada principal, neste caso a AC-542, resulta similar ás detectadas para os casos de Oza dos Ríos (AC-840) e Coirós (N-VI) que manifestan unha severa carencia de estrutura urbana. Porén, a inclusión neste estudo atende a cuestións estratéxicas de localización de certas infraestruturas de gran importancia para o conxunto da comarca. Este concello soporta o paso da autoestrada AP-9 que divide o mesmo en dous metades sen que se teña servido dela. Asemade, a meirande parte do encoro de Cecebre tamén ocupa parte do territorio municipal. Finalmente, o paso do oleoduto Coruña-Vigo sensiblemente paralelo á autoestrada condiciona gran parte do territorio municipal. A súa forma en cuña fai que estea servido polos núcleos próximos de Betanzos, Cambre e Carral, e en menor medida polo aglomerado de Guísamo. A existencia destas relacións provocan un tráfico de axitación que malia a non ser elevado na súa cantidade, si xera un fluxo diario constante entre as poboacións servidas. Esta concepción do espazo municipal complementábase con actuacións residencias a modo de parcelacións para vivenda unifamiliar illada, gran parte dela adicada a segunda residencia, localizada nas parroquias con mellor accesibilidade do norte e centro municipal.

4.8.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL



[G175] Gráfico 4.8.01. Bergondo: Evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

O análise a gran distancia do movemento poboacional indica tres momentos no século de especial transcendencia. O primeiro, ata 1940, responde a un crecemento sostido da poboación en consonancia co rico sistema agrario municipal. O segundo momento ocupa todo o período da ditadura no que a perda de poboación cara América, Europa e finalmente a propia cidade da Coruña provocan un baleiro moi acusado perdendo nese período máis de 3.000 persoas, o que supón 47% da poboación de principios do século XX (Memoria NSP, 1996, páx 24). Para concluír, un terceiro momento se corresponde cunha perda inicial de poboación que non remontará ata a última década do século anterior, pero que si ten reflexo na construción de vivendas que aumenta o seu número de maneira moi significativa (Memoria NSP, 1996).



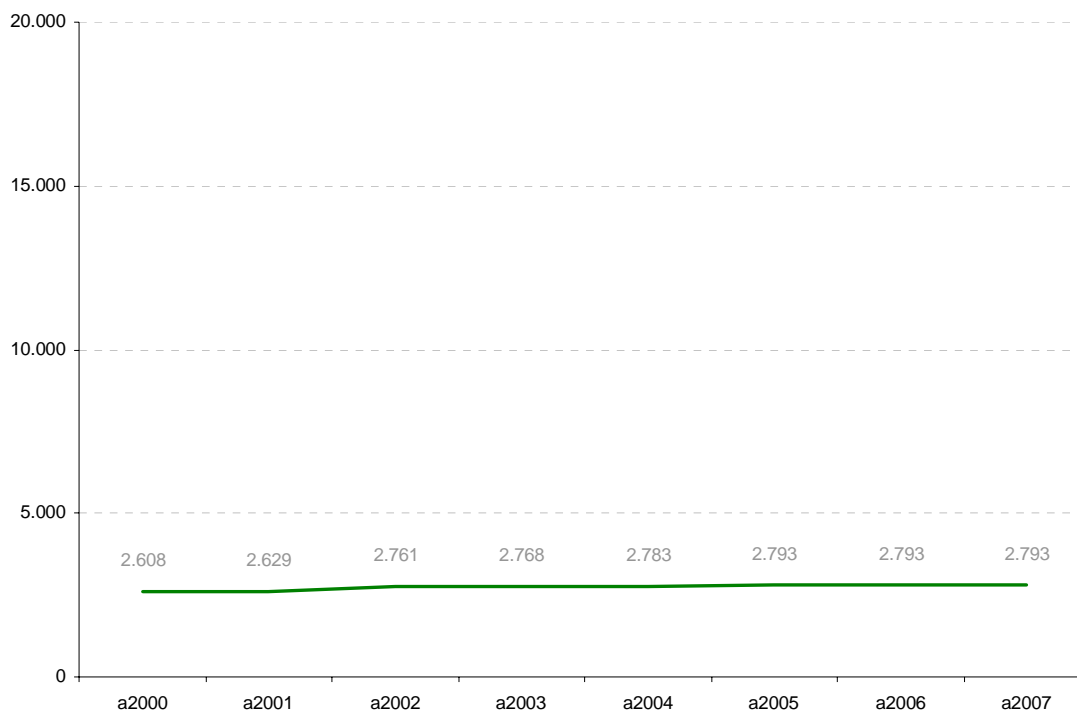
[G176] Gráfico 4.8.02. Evolución poboacional 1998-2008.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Se a década dos 90 supón o primeiro chanzo na recuperación poboacional do termo municipal, a primeira década do século XXI confirma esta recuperación, duplicando o número de novos residentes que na pasada década. Porén, estes datos podémoslos tildar de modestos se os comparamos coa situación na zona de puxanza na que orbita a expansión da cidade herculina.

Neste senso, a construción da A-6, cun acceso próximo á parroquia de Crendes non supuxo unha maior presión urbanizadora sobre os solos rurais colindantes, sendo hoxe un punto de servizo principalmente cara a vila de Betanzos.

A inclusión deste concello no estudo responde a poder comparar os indicadores amosados xunto cos de mobilidade que veremos no seguinte capítulo, de tal xeito que podamos establecer unha serie de valores segundo a intensidade de uso nas diferentes zonas. O establecemento destes patróns poden servir de axuda á hora de determinar a capacidade das vías de comunicación ou mesmo a planificación do transporte público.

Parque de Vivendas 2000-2007

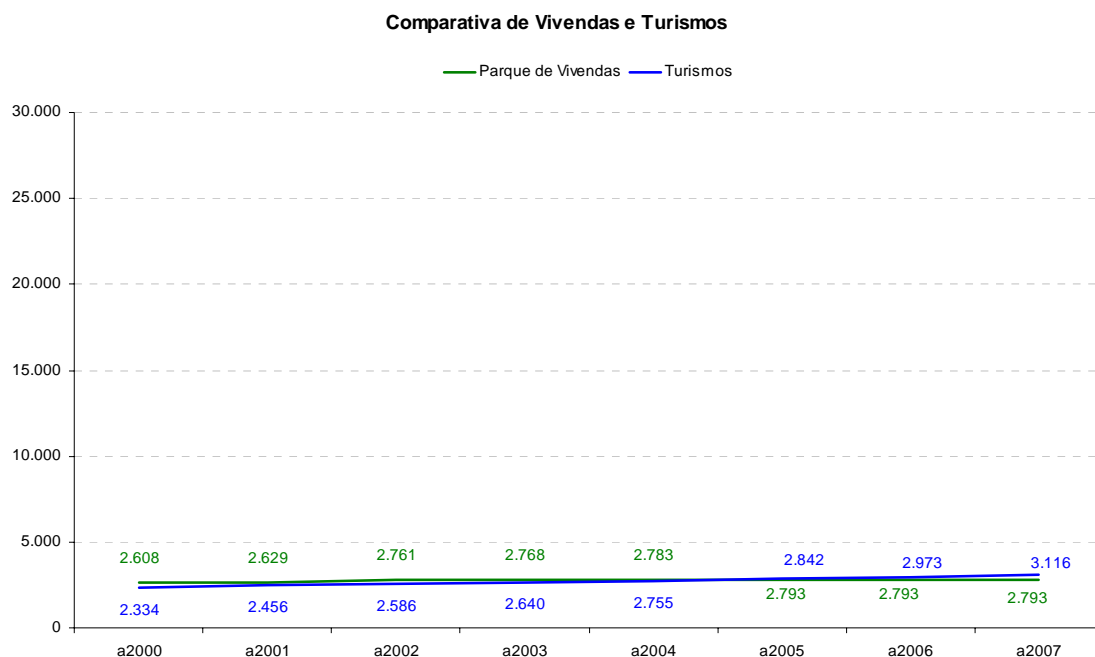


[G177] Gráfico 4.8.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Segundo a memoria das NSP de 1996 (páx 30), o número de vivendas foi duplicado no período que vai dende 1907 a 1986 pasando de 1.567 a 2.756 no que o 70% eran vivendas principais. En 1991 o número de vivendas ascendía ata 3.037 construcións. Se recorremos ás fontes oficiais do INE, para o ano 2001, a cifra de vivendas se situaba nas 2.629, existindo unha contradición entre ámbalas dúas fontes.

Agora ben, independentemente do valor final, podemos observar un aumento moi paseniño da número de vivendas, que se corresponden á tipoloxía de unifamiliar illada na súa meirande parte, como veremos máis adiante, segundo os datos facilitados polo COAG.

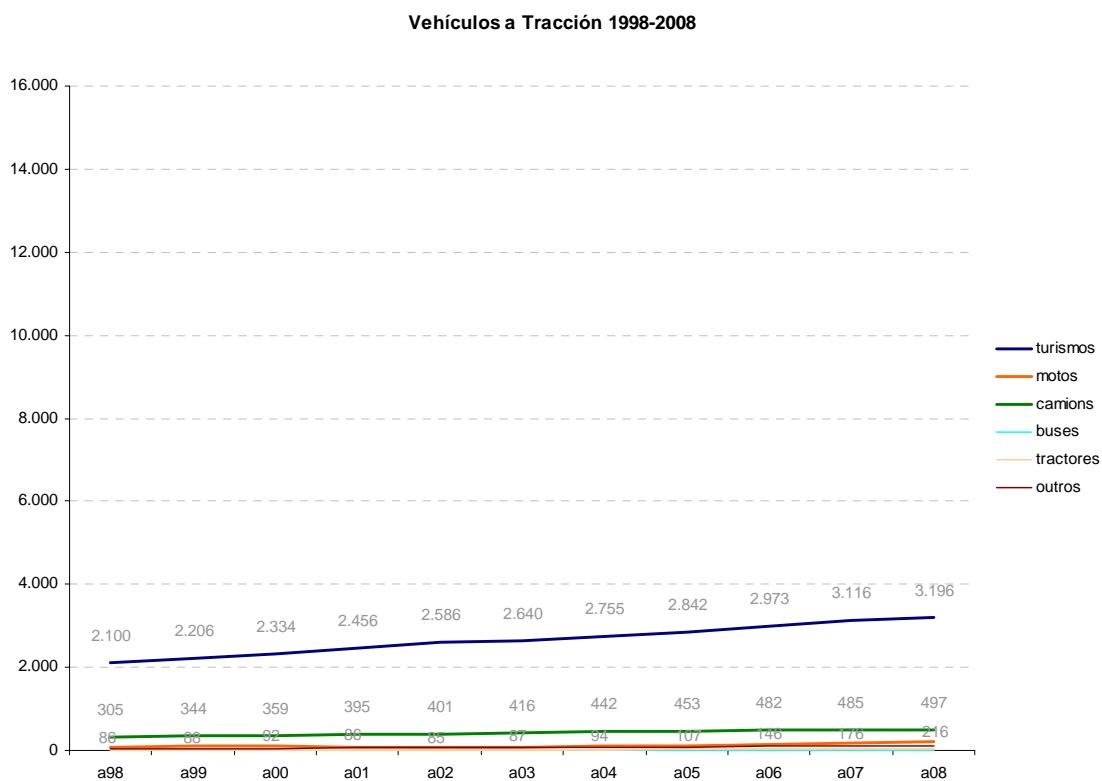
Efectuando unha comparativa co número de vehículos existente na década de estudo (gráfico 4.8.04, podemos ver que no ano 2005 se produce un troco que leva a un maior número de turismos que de vivenda, valor que dende entón crece con maior celeridade que o de vivendas. Este dato, verifica as hipóteses que manexabamos no capítulo dous para o estudo da rexión urbana; dicíamos entón que os concellos da periferia máis afastada estaban a motorizarse máis apresa que os da primeira liña. Inda que as causas deste fenómeno son diversas, pódese xustificar por si só a expansión do área de influencia da cidade central sobre territorios cada vez máis afastados.



[G178] Gráfico 4.8.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O aumento dos turismos fronte aos outros medios tamén resulta significativo no termo municipal de Abegondo, coa característica que no segundo lugar, aparecen as furgonetas e camións en detrimento das motocicletas que ocupan o terceiro lugar. Con todo, a porcentaxe que representaba o número de turismos en 1998 era dun 83% respecto aos outros medios, valor que pasou ao 79% no 2008.

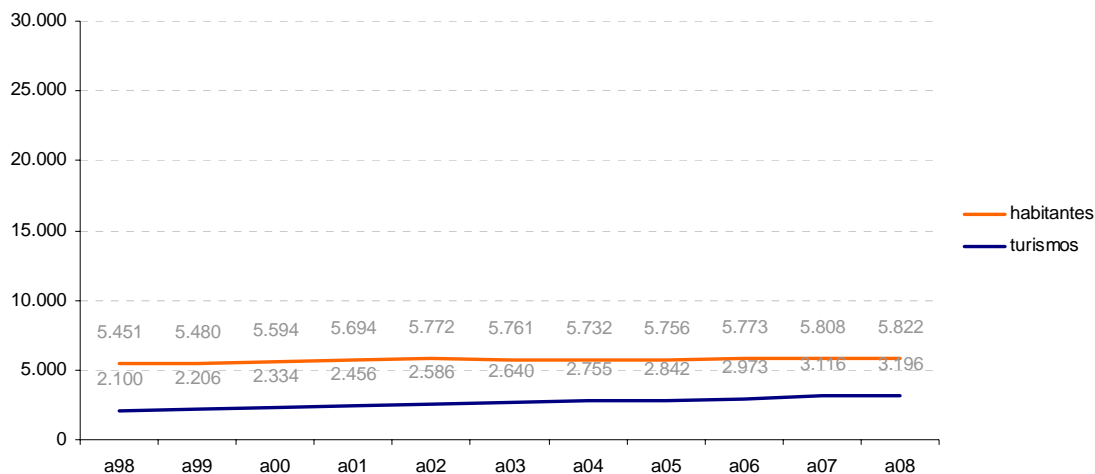


[G179] Gráfico 4.8.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

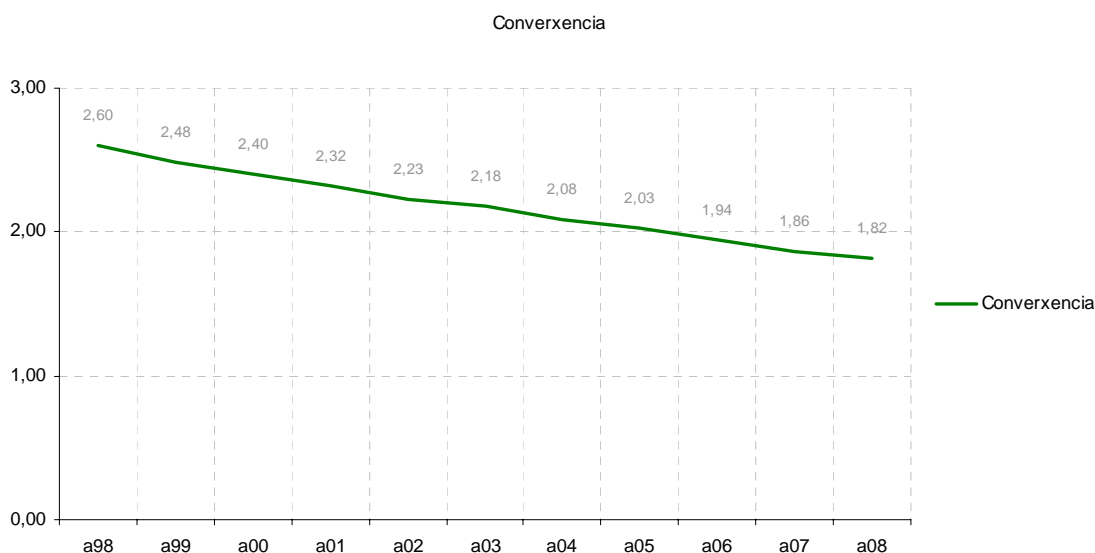
Seguindo coa comparativa de valores, no caso dos habitantes fronte ós turismos, podemos notar que mentres os primeiros reflecten unha suba do 6,81% na década estudada, o número de vehículos supón o 52,19%. Estes valores, seguen a estela dos anteriores concellos estudados cunha tendencia a proseguir coa motorización total da poboación.

Comparativa Habitantes Vs Turismos 1998-2008



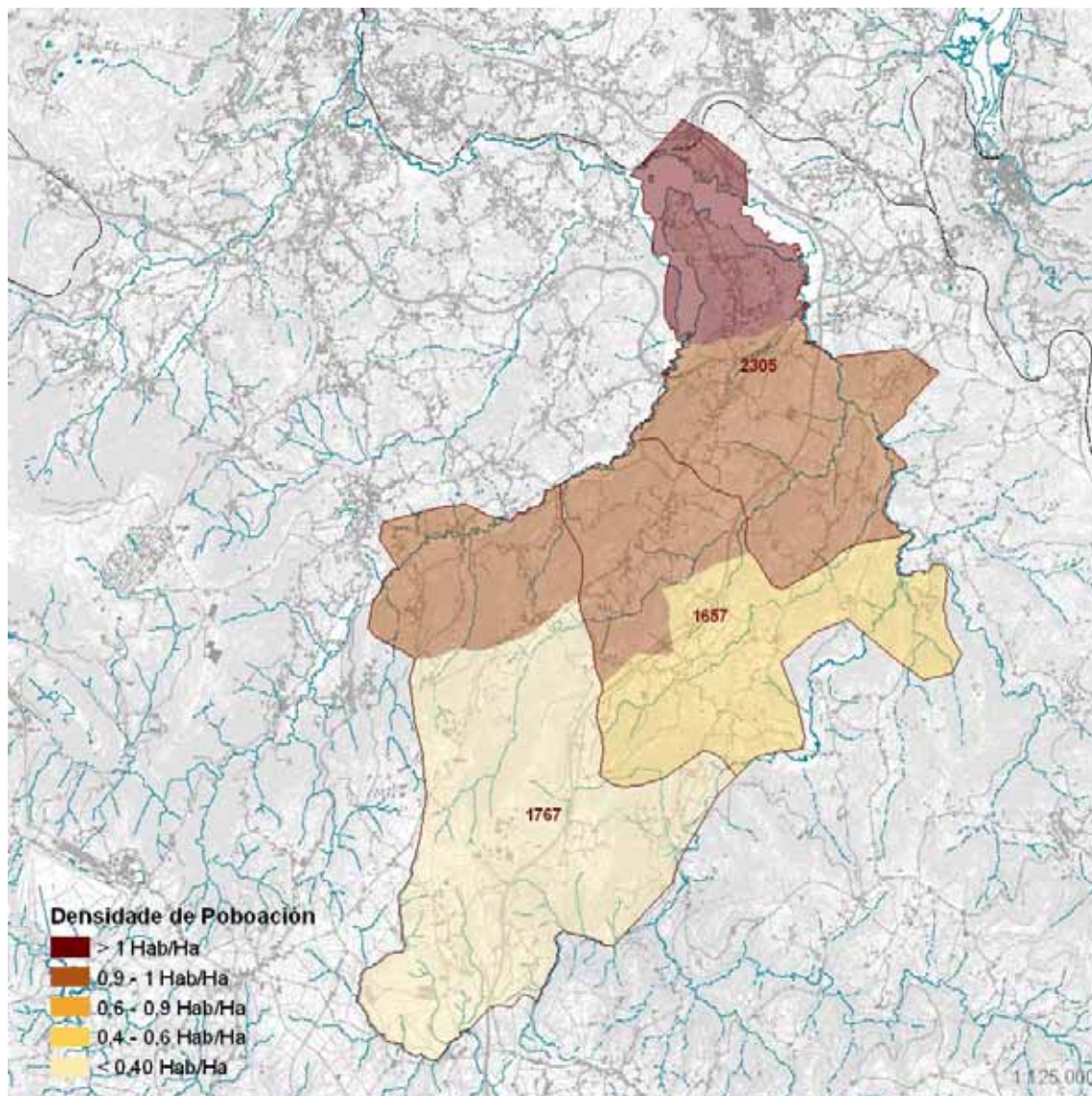
[G180] Gráfico 4.8.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008. Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Así, podemos finalmente amosar o **valor de converxencia**, especificamente deseñado para este traballo doutoral a prol de resumir a tendencia á baixa entre o número de habitantes que fixaron a súa residencia no termo municipal e o número de turismos asociados ás vivendas deses mesmos residentes.



[G181] Gráfico 4.8.07. Índices de Converxencia 1998-2008. Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O valor para o ano 1998, era de 2,6 comparable ao da cidade central, mentres que para o ano 2008 pasou a 1,82, situándose por debaixo de gran parte dos concellos da primeira coroa. Este indicador, nos está a dicir que o número de vehículos se sitúa por riba dos 50% da poboación, se atendemos aos intrínsecos valores de avellentamento municipal, significa que unha importante porcentaxe de poboación en idade adulta dispón de vehículo propio para realizar os seus desprazamentos.

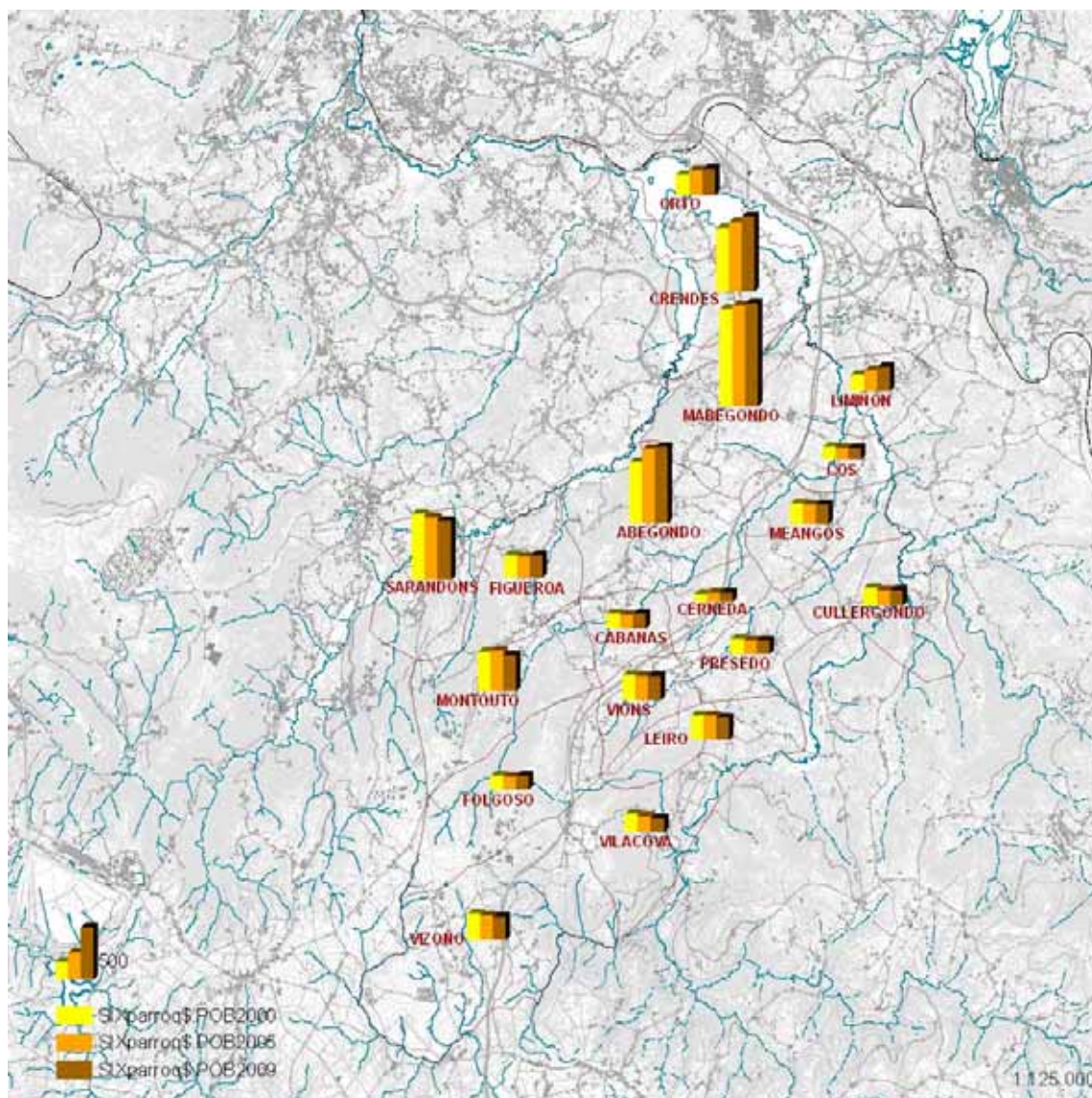


[456] Imaxe 4.8.01. Seccións Censais Abegondo: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O procedemento de estudo nos leva a elaborar por sistema os mapas sobre os indicadores primarios de; poboación, habitantes e número de turismo. Os datos visualizados correspóndense co ano 2001. Malia esta diferenza temporal, serven para establecer un patrón de comportamento segundo a posición xeográfica dos rangos así establecidos. Neste senso, compre indicar o chanzo que supuxo, tamén para o concello de Bergondo, adaptar os valores reais á situación concreta do termo municipal.

Atopamos entón, densidades baixas, pero das que debemos apreciar certas diferenzas establecidas no arco noroccidental máis próximo aos núcleos de Carral, Cambre, Guísamo e Betanzos correspondente coa zona de chairas na dirección dos ríos Barcés, Govia e Mero.

Por contra, a zona máis escarpada é a que menor densidade presenta, correspondéndose cun maior afastamento tanto das principais vías de comunicación coma dos núcleos máis importantes de servizos. As seguintes imaxes inciden neste resultado, tanto a nivel parroquial coma por entidades singulares.



[457] Imaxe 4.8.02. Parroquias: Poboación ano 2000-2005-2009.

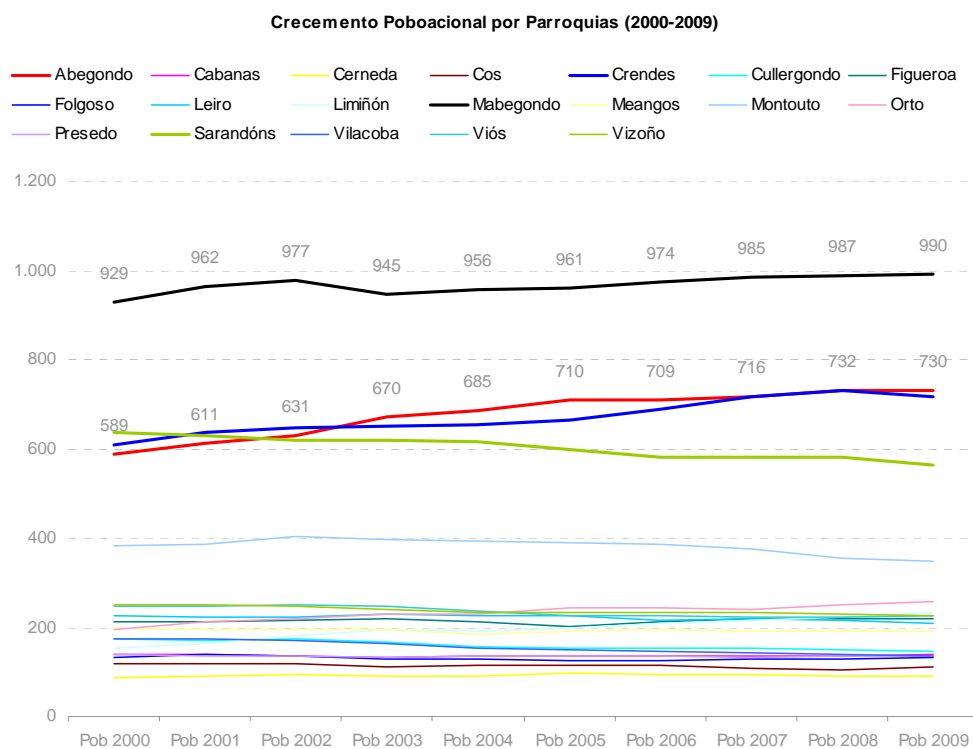
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A nivel parroquial estes son os resultados con Mabegondo, Abegondo e Sarandóns á cabeza.

Crecemento Poboacional por Parroquias do termo municipal de Sada (2000-2009)										
Parroquia	Pob 2000	Pob 2001	Pob 2002	Pob 2003	Pob 2004	Pob 2005	Pob 2006	Pob 2007	Pob 2008	Pob 2009
Abegondo	589	611	631	670	685	710	709	716	732	730
Cabanas	138	139	137	132	134	136	137	136	134	138
Cerneda	86	90	94	91	90	96	93	93	91	90
Cos	119	119	119	113	115	115	114	107	106	111
Crendes	610	636	646	652	655	666	687	718	729	718
Cullergondo	173	170	173	167	158	154	154	152	148	147
Figueroa	213	212	217	219	212	201	212	219	220	219
Folgoso	133	139	137	129	128	126	126	129	129	133
Leiro	226	224	224	228	227	226	217	219	217	208
Limión	152	163	182	196	193	199	207	214	224	233
Mabegondo	929	962	977	945	956	961	974	985	987	990
Meangos	199	194	194	194	185	192	194	193	192	191
Montouto	382	387	403	397	393	388	387	377	356	347
Orto	195	211	220	229	231	245	243	239	249	257
Presedo	140	137	134	131	134	134	134	133	135	135
Sarandóns	637	629	619	619	616	598	581	582	582	565
Vilacoba	174	174	169	162	152	150	145	142	138	134
Viós	247	248	249	246	235	227	226	222	224	227
Vizoño	252	249	247	241	233	232	233	232	229	225
Total	5.594	5.694	5.772	5.761	5.732	5.756	5.773	5.808	5.822	5.798

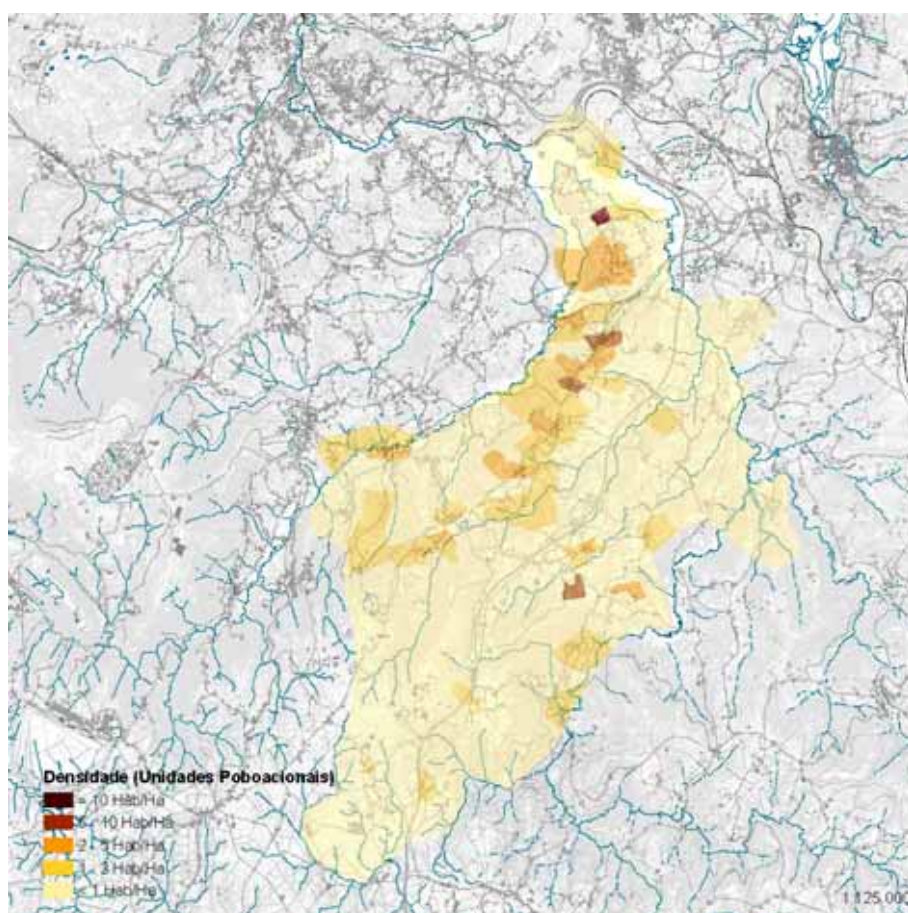
[T148] Táboa 4.8.01. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Bergondo. 2000-2009

Fonte: INE. Elaboración Propia.

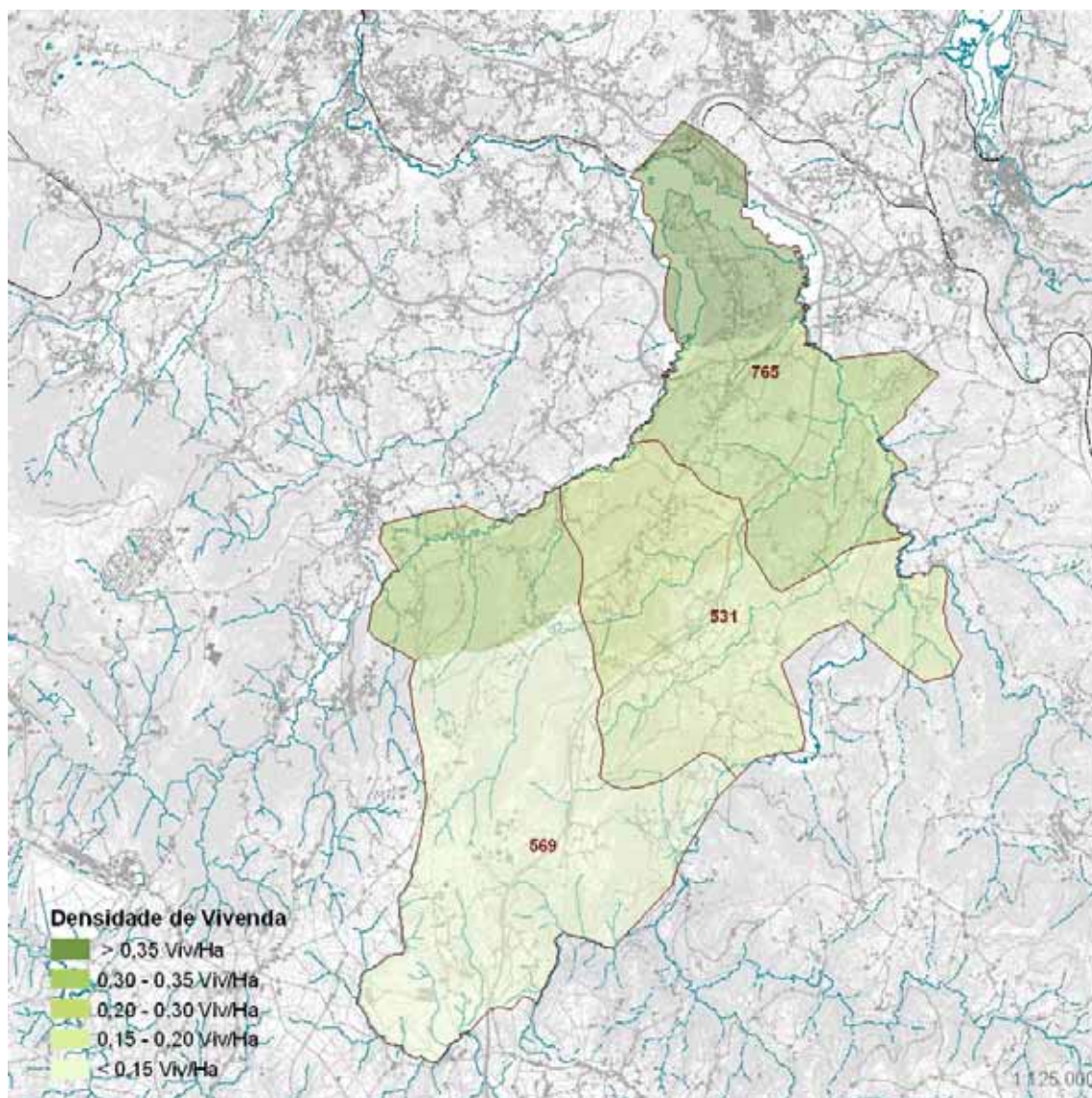


[G458] Imaxe 4.8.08. Evolución Poboacional das parroquias do concello de Abegondo.
 Fonte: INE. Elaboración propia.

No desagregado de núcleo, pódese apreciar o papel estruturante das vías de comunicacións principais do concello; a AC-542 (Mesón do Vento-Betanzos) e AC-221 (O Seixal-Abegondo).



[459] Imaxe 4.8.03. Entidades Singulares: Densidade de Poboación 2001.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

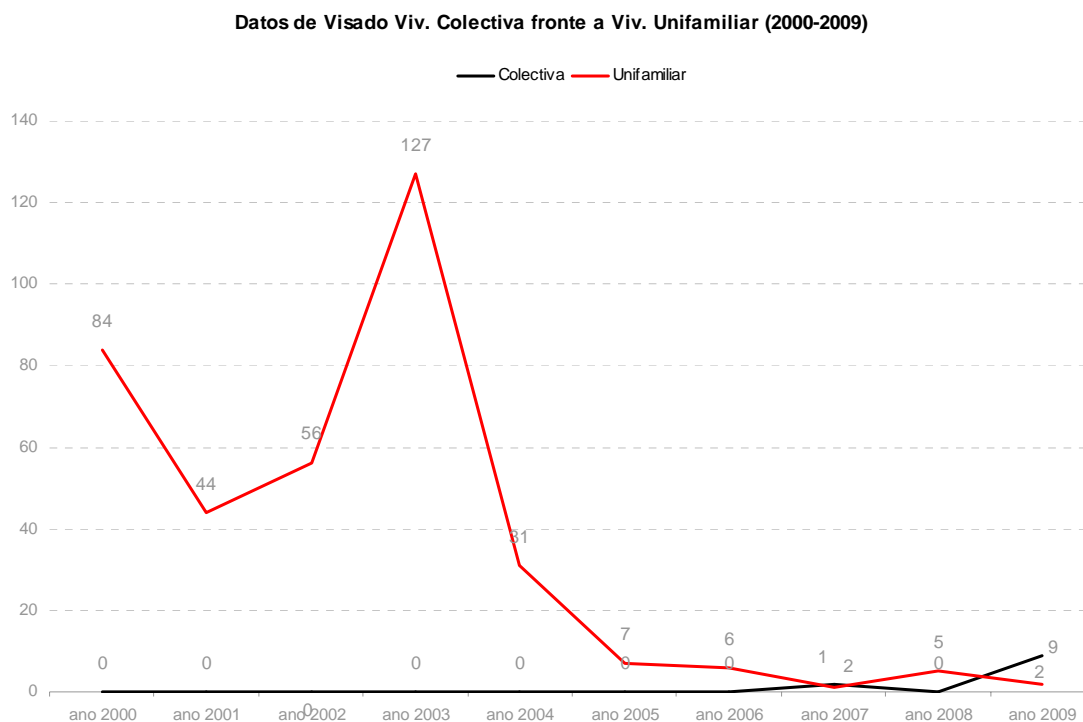


[460] Imaxe 4.8.04. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O resto de indicadores estudados apenas supoñen cambios na estrutura xeral vista, unicamente se pode confirmar a tipoloxía de vivenda unifamiliar illada como a máis habitual malia que tamén se viu reducida drasticamente a partires de 2005. Abegondo dispón de 164 entidades agrupadas en 19 parroquias cunha densidade de 64,9 hab/km².

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colectiva Pechada	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9
Unifamiliar En Ringleira	19	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Unifamiliar Illada	65	44	55	126	31	7	6	1	5	2
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total	84	44	56	127	31	7	6	3	5	11

[T149] Táboa 4.8.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Abegondo. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.



[G182] Gráfico 4.8.11. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.
 Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.

A propia razón de ser da tipoloxía característica no termo municipal de Abegondo inflúe na diseminación da vivenda polo territorio. Inda con todo, a imaxe 4.8.04 amosa unha leve concentración que coincide plenamente co arco noroccidental xa exposto anteriormente. Neste caso, o encoro de Cecebre⁴¹², pese a ser un elemento artificial, creou ao redor de si unha paisaxe de singular valor actualmente protexida que ademais está a experimentar certa presión pola construción de vivenda unifamiliar illada.

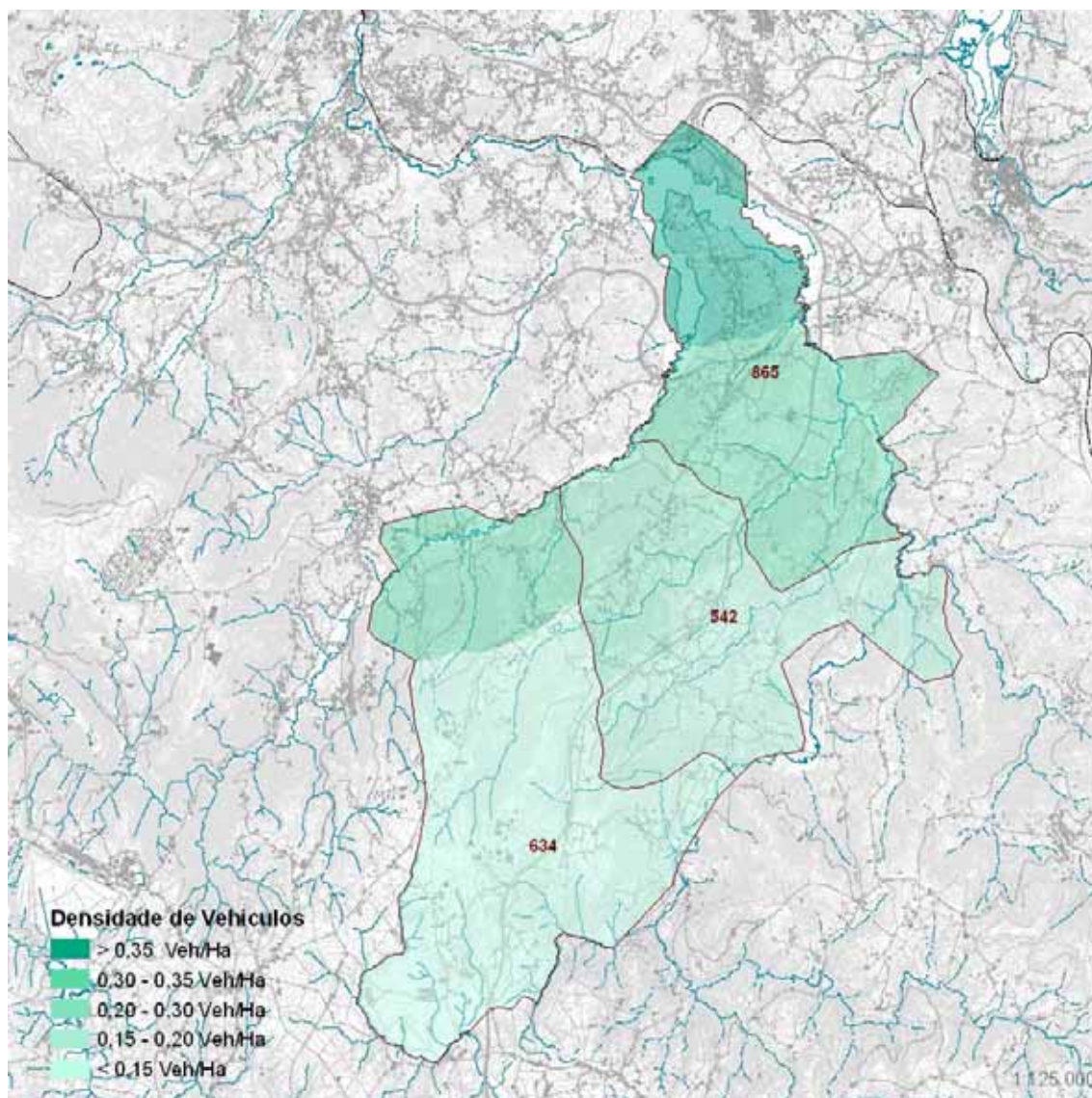
O gráfico 4.8.11 amosa a relevancia da vivenda unifamiliar fronte a colectiva. Porén, o último ano o visado de vivenda plurifamiliar amosa valores pouco habituais superando aos de vivenda unifamiliar. O principal factor no descenso da construción da vivenda unifamiliar foi a sentenza do Tribunal Supremo⁴¹³ no ano 2003 que confirmaba a anulación das Normas Subsidiarias por parte do Tribunal Superior de Xustiza de Galicia⁴¹⁴ a instancias dun recurso presentado polo concello da Coruña.

⁴¹² Normativa e espazos naturais da provincia da Coruña. NSPP. DOG 19.06.1991. Espazo Natural en Réxime de Protección Xeral, Orde de 29 de Outubro de 1991 da Consellería de Agricultura Gandería e Montes, incluído no Rexistro Xeral de Espazos Naturais de Galicia.

Decreto 72/2004, de 2 de abril, polo que se declaran determinados espazos como zonas de especial protección de valores naturais.

⁴¹³ Sentenza de 23 de novembro de 2003 do Tribunal Supremo (TS).

⁴¹⁴ Sentenza de 14 de setembro de 2000 do Tribunal Superior de Xustiza de Galicia (TSXG).

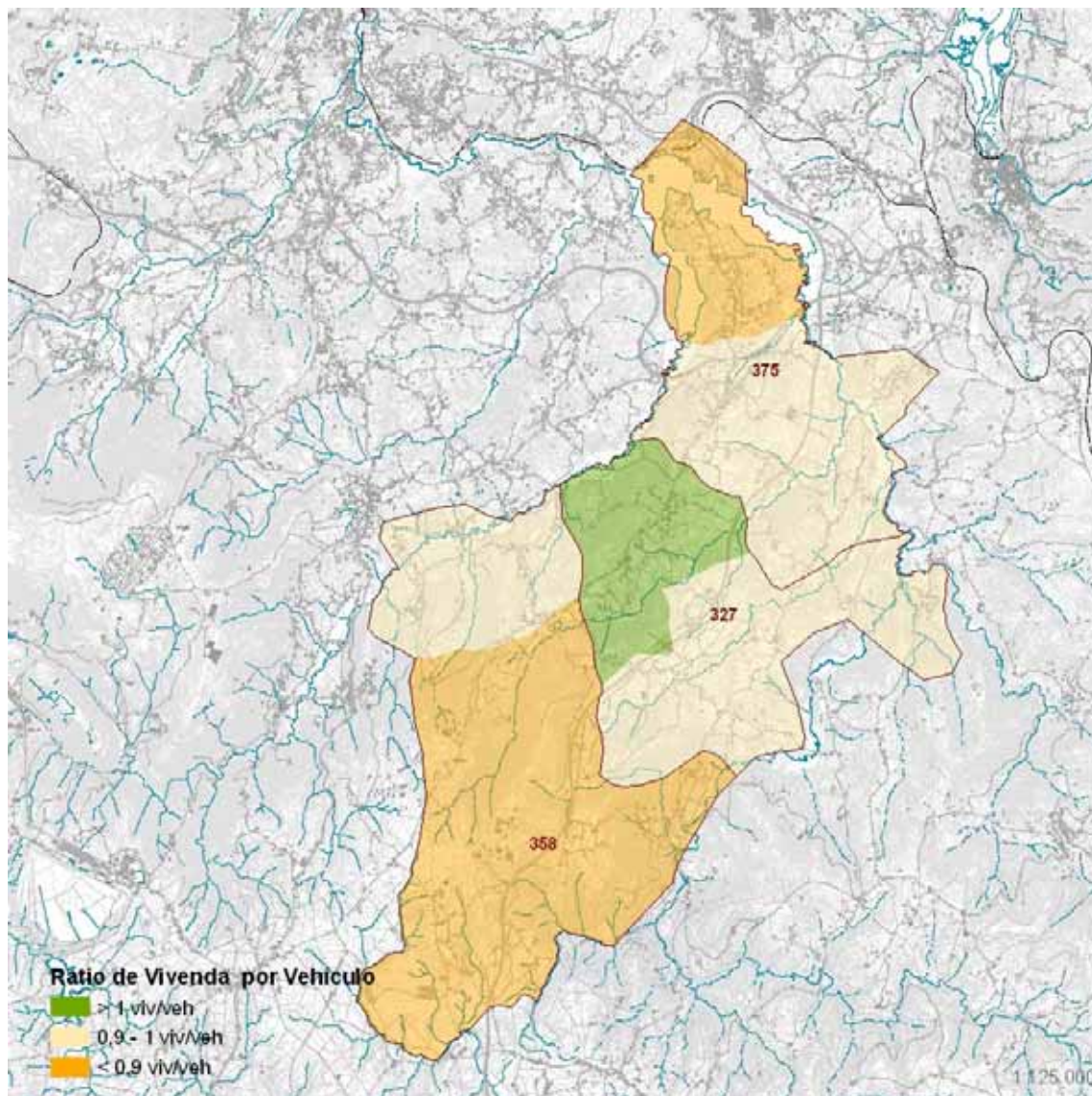


[461] Imaxe 4.8.05. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Se reparamos no número de vehículos de cada sección censal, apreciaremos unha sintonía total co resto de indicadores, onde as parroquias de Crendes e Orto, no norte municipal acaparan a maior concentración de vehículos, seguidas polas parroquias de Mabegondo, Abegondo e Sarandóns.

O número de vehículos (dato subministrado polo INE) era de 2.456 unidades no ano 2001. Valor que se incrementou nun 30% para o ano 2008 chegando á superar os 3.190 turismos. Esta porcentaxe merece ser comparada co incremento porcentual en número de habitantes para o mesmo período de tempo, que acada o 2,24% pasando de 5.772 a 5.822 residentes.

O aumento no número de turismos sen que e teña dado un aumento poboacional equivalente nos está a falar dunha rápida motorización por parte da poboación, que supera incluso os niveis da primeira coroa metropolitana. Non é obxecto desta tese estudar qué rango de poboación aporta os datos máis significativos, mais podemos constatar dado o baixo número de novos habitantes, que unha parte significativa se concentra na mocidade que cada vez con maior precocidade accede á disposición da mobilidade privada.



[462] Imaxe 4.8.08. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

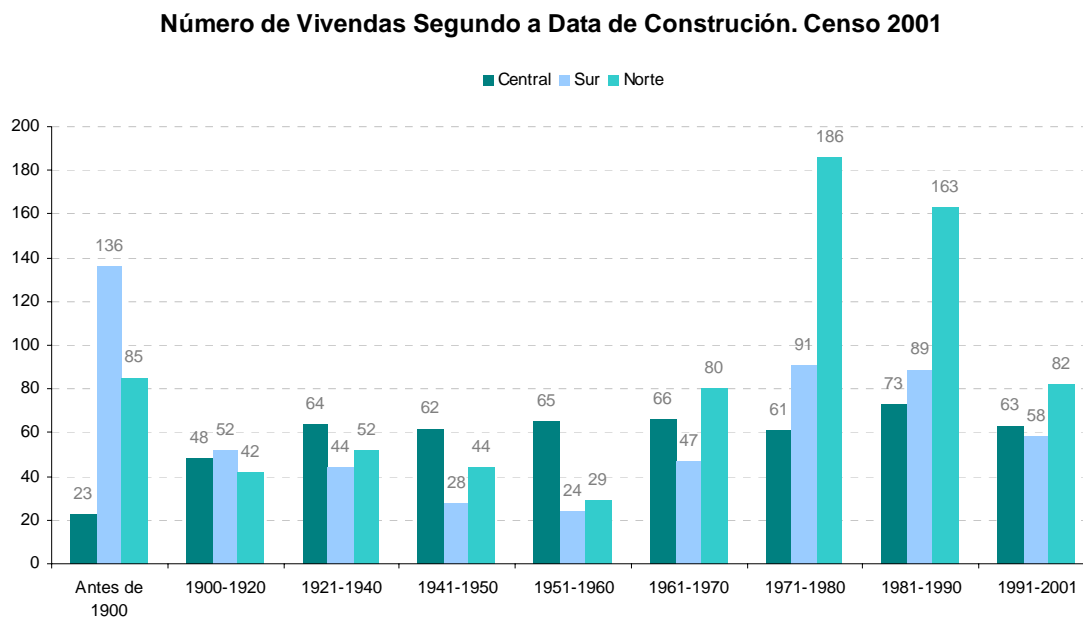
O ratio de vivenda por vehículo, amosa unha interesante realidade da que podemos salientar os seguintes puntos:

- A parroquia de Abegondo, lugar histórico de concentración de servizos, tamén acapara a maior porcentaxe de vivendas fronte ao vehículo particular, superándoo en número de unidades. Esta característica se da, como xa temos comprobado nos anteriores concellos, en situación nas que existe concentración de servizos, mestura de usos e unha certo peso de vivenda anterior á década dos setenta.
- Noutro extremo, as parroquias de Orto e Crendes con maior proporción de vivenda de recente construción acapara os índices de menor proporción de vivenda fronte ao vehículo privado que supera en número a aquelas.
- O resto de parroquias localizadas en puntos equidistantes da capital municipal se sitúan en valores intermedios do ratio.

O número de turismos por cada mil habitantes superaba para o ano 2001 as 325 unidades. Ese índice acada os 548 veh. Por cada mil habitantes no ano 2008, polo que se ven ratificadas tódalas hipóteses anteriormente citadas sobre a rápida motorización experimentada.

4.8.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

O planeamento municipal regula, entre outras cuestións, a intensidade e uso das novas formas de asentamento, distribuíndo no territorio un número de vivendas suficientes que satisfagan a demanda que sobre el se produce. No caso de Abegondo, a vida do planeamento municipal foi moi curta, pois dende a aprobación das NSP a finais de 1996 ata a súa anulación por sentenza firme do tribunal Supremo en 20043, transcorreron unicamente seis anos.



[G183] Gráfico 4.8.12. Número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

Máis aló das características rurais do concello podemos detectar algunha singularidades na distribución da vivenda no termo municipal.

- A tenor dos datos, as parroquias máis ao sur conservan boa parte do patrimonio edilicio construído con anterioridade a 1900, repartido polos asentamentos do temo municipal.
- Entre principios do século XX e principios da década dos sesenta, a parroquia de Abegondo, foi acaparando unha importancia cada vez maior, apoiada na creación da estrada de Segundo Orde Mesón do Vento-Betanzos-Sada, que atravesa o termo municipal lonxitudinalmente en paralelo aos ríos máis caudalosos.
- Unha terceira etapa, de finais da década dos sesenta, pero definitivamente máis intensa na década dos setenta, de “colonización urbana” das parroquias máis próximas aos nodos de centralidade secundarios e mellor conectados coa capital provincial (Orto e Crendes) orientada cara a segunda residencia.

As determinacións do plan neste senso, inda que de curta duración, provocou unha desaceleración no ritmo de construción deste tipo de vivenda, que atopou acomodo noutras partes da coroa metropolitana.

A. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO DE 1996.

O concello de Abegondo rexeuse polas NSPP da Coruña, 1972, 1976 e 1991) sen que en ningún momento contara cunhas normas propias para todo o termo municipal ata que finalmente o 27.12.1996 se aproban definitivamente as Normas Subsidiarias polo propio concello en virtude da *Lei 7/1995, de 29 de xuño, de delegación e distribución de competencias en materia de urbanismo*, ata que por mor da sentenza do Tribunal Supremo de 23.11.2003 se anula todo o seu contido.

A incorporación do estamento xurídico ás cuestións urbanísticas eleva a evolución do planeamento a un nivel, se cabe, máis complexo, e sen dúbida de difícil resolución nos eidos académicos. Malia estas cuestións, que non deben ser obviadas, podemos, e debemos entender o planeamento como unha opción de futuro que se plantexa sobre o territorio, e que, por riba de plantexamentos ideolóxicos formula un modelo concreto de ordenamento que si é pertinente no noso estudo.

Trala reflexión anterior, estamos en condicións de incorporar as análises previas do equipo redactor⁴¹⁵ feitas a propósito do termo municipal de Abegondo, que son:

1. A súa posición xeográfica, derivada da súa proximidade ao centro reitor da comarca, asociado a un fenómeno crecente de segunda residencia.
2. A existencia de núcleos cun crecemento intensivo da edificación en Mabegondo, Abegondo e Montouto.
3. A existencia de espazos e recintos de interese naturais sobre os que se delimitan regras e actuacións de proteccións medio ambientais. En especial o Encoro de Cecebre como elemento singular, non so como infraestrutura de abastecemento urbano dentro da área urbana da Coruña, senón coma espazo de singular relevancia natural e paisaxística.

Dadas estas premisas, o modelo proposto apoiarase nos núcleos de San Tirso de Mabegondo, San Marcos de Mabegondo e Sarandóns como pezas capaces de ordenar o resto do sistema de asentamentos parroquiais e municipais. As dúas primeiras tendo coma soporte estrutural a estrada AC-542, e a terceira incentivada dende a propia corporación municipal.

Así, a xustificación do modelo proposto atende ás seguintes cuestións:

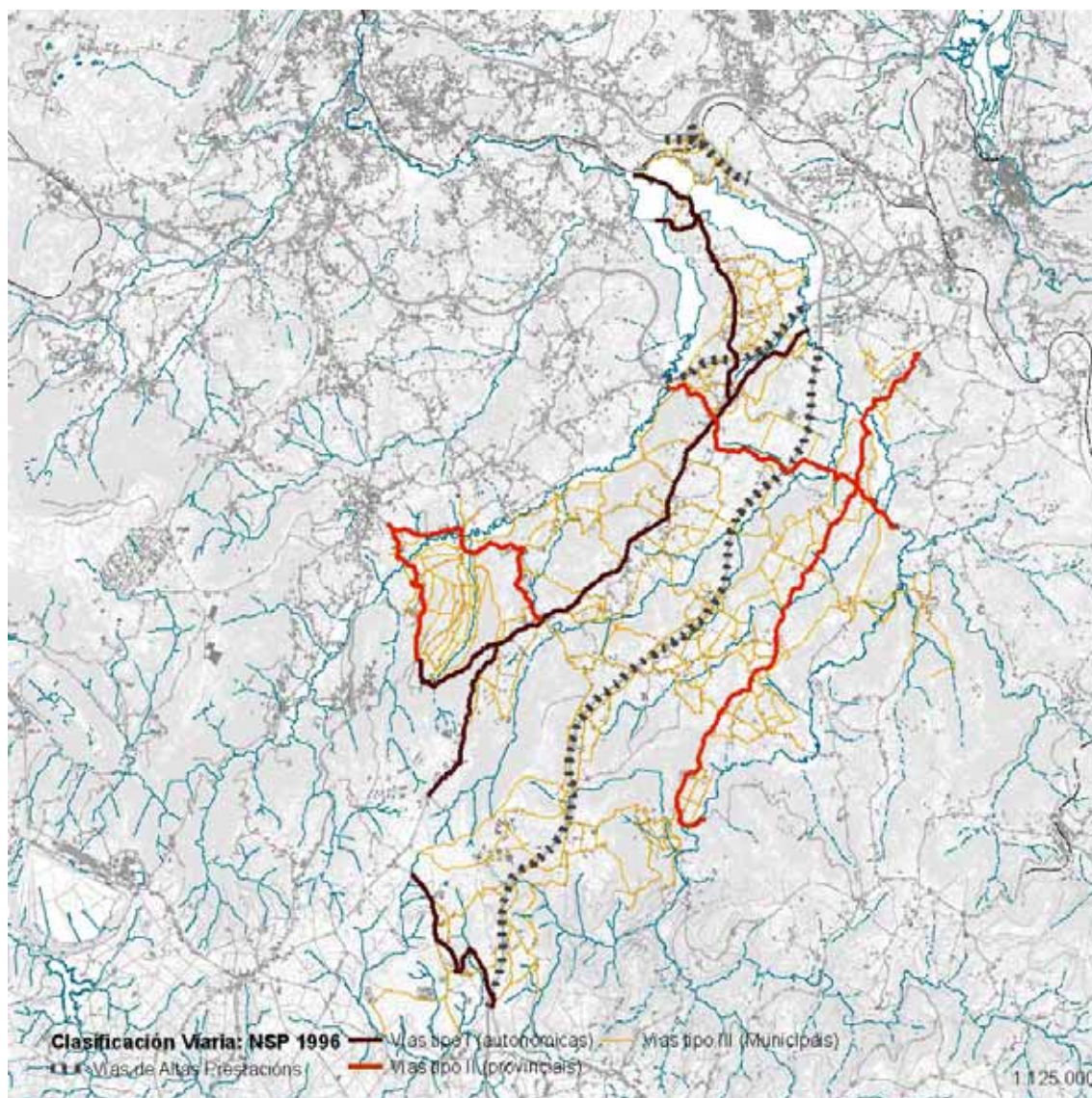
1. A preservación dos valores naturais e rurais con especial atención ao Encoro de Cecebre.
2. Direccionar o posible crecemento cara os núcleos xa establecidos evitando a dispersión evidenciada nos análises efectuados polo equipo redactor.
3. Creación de zonas dirixidas a facilitar o uso terciario do solo nos núcleos máis importantes para diversificar o tecido urbano destes asentamentos.

⁴¹⁵ As NSP de 1991 inclúen o concello de Abegondo dentro de aqueles que teñen un alto grao de complexidade urbanística.

4. Creación de zonas verdes a prol de paliar as carencias observadas neste tipo de ámbitos no termo municipal.
5. Potenciación dos usos primarios do solo coma referente da riqueza intrínseca do chan.
6. Recoñecemento dos principais eixos viarios coma elementos estruturantes do crecemento poboacional, para o cal se especifica a clasificación coma Sistemas Xerais dentro dunha xerarquía viaria que coincide coa titularidade das vías.
7. Evitar a dispersión no solo rústico non protexido para o cal se delimitan parcelas de 2.000 m².

Memoria de Planeamento. 2. Xustificación. (páx. 70-72).

Segundo este modelo, se potenciará o desenvolvemento dos tres núcleos principais, os cales concentran a meirande parte de servizos, aos que como vimos no anterior apartado teremos que sumar os asentamentos diseminados das parroquias de Crendes e Orto ao norte do termo municipal. Así, a estrutura viaria define o modelo de asentamentos dunha forma nidia. A estrada AC-542, paralela á autoestrada AP-9 e ás bacías dos ríos principais atravesa os núcleos de Mabegondo e Abegondo. En segundo lugar, a estrada, tamén autonómica, AC-221 se converte no principal corredor das parroquias do norte cara o enlace do Sieixal e a autoestrada AP-9.



[463] Imaxe 4.8.09. Clasificación Viaria das estradas que pasan polo concello de Abegondo.
Fonte: Elaboración propia a partir de NSP-96.

Serán as estradas provinciais as que terminen por definir a estrutura viaria do termo municipal, engarzando as parroquias máis despoboadas entre si e coa AC-542 coma eixo de concentración dentro do concello de Abegondo. Amosamos, a continuación a estrutura viaria do termo municipal.

Código	denominación
VÍAS DE ALTA CAPACIDADE (en construción 1996)	
AP-9	Autoestrada Ferrol-Tui
A-6	Autovía do Noroeste
TIPO I (autonómicas)	
AC-542	Betanzos AC-840 - Mesón do Vento N-550
AC-222	Herves N-550 - Montouto AC-542
AC-221	San Pedro de Nós N-VI - Mabegondo AC-542
AC-223	As travesas AC-542 - Xanceda AC-524
TIPO II (Provinciais)	
CP-0103	De T.M.Carral a C-542 (T.M.Abegondo)
CP-0101	De CP-0103 (Ardexurxo) a Cruz de Veira
CP-0106	De Ameas a Oza dos Ríos
CP-0105	De Cortiñan a Vilacoba
CP-0104	De T.M.Cesuras a Vilacoba (T.M.Abegondo)

[T150] Táboa 4.8.03. Clasificación Viaria das Estradas no Termo Municipal de Abegondo (NSP-96)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-96.

Advertimos, tanto para o caso de Bergondo coma de Abegondo, pero tamén de Carral, A Laracha e Betanzos, que a correspondencia entre a titularidade da estrada en paralelo á súa tipoloxía, está en consonancia co seu grado de utilización ou intensidade. É dicir, a medida que nos acercamos ao núcleo principal, a xerarquía viaria existente se dilúe entre os distintos organismos con competencias nas devanditas vías.

Deste xeito, estradas provinciais adquiren un papel preponderante, fronte ás autonómicas; estas pasan a competir coas estatais en canto á tipoloxía empregada; mesmo as estradas nacionais adquiren un carácter local con fronte a bloque de vivenda de baixo máis sete, nas diversas travesías existentes.

Esta confusión penaliza o uso das vías nos accesos á cidade da Coruña, xa que non só aumenta o volume total de vehículos (Díaz, 2000) senón que se ten producido, nos últimos vinte anos a colmatación, incluso o estrangulamento dos principais accesos viarios nos núcleos estudados; Arteixo, Vilaboa, O Burgo, O Temple, Santa Cristina-Perillo, cun crecemento adicado á complexión, acabado e densificación dos propios núcleos sempre dende unha óptica local. Pola súa banda, os organismos encargados da xestión e mellora das vías non dan superado a resposta inmediata que supón resolver os conflitos de conxestións puntuais (ampliación de carrís nas estradas nacionais) sen unha necesaria visión de escalas de actuación e a diversificación dos medios de transporte existentes. Porén esta incorporación doutros sistemas de mobilidade alternativa elevaría a xestión do transporte a niveis de complexidade que implicarían a revisión do actual marco de actuación en canto a concesións de liñas ou a creación do ente ferroviario galego.

Polo tanto, o nivel de complexidade no concello de Abegondo está referido á súa posición estratéxica dentro do sistema-corredor de cidades, atravesado polas máis notorias infraestruturas da rede galega de estradas e servizos. Será no futuro, máis ou menos inmediato (segundo se poida desprender das Directrices de Ordenación do Territorio, ou mesmo do Plan Territorial Integrado que se elabore para o ámbito coruñés), cando se estableza unha nova *cabeza de ponte* que faga as veces de soporte da actividade residencial, industrial ou de servizos, e dicir, da propia acción urbana de colonización⁴¹⁶.

PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE APLICACIÓN EN SOLO URBANO E RÚSTICO. NSP 1996							
ID	Ordenanza	Observación	Parcela mín.(m2)	edif (m2/m2)	ocup (%)	Altura (m)	Fronte Min. (m)
Solo Urbano	1 Res. Intensivo en Bloque illado			1,00	40%	B+2p (10m)	
	2 Res. Semiextensivo de Viv. Unifamiliar	tipo I: Illada	400	0,60	60%	B+1p (7m)	15
		tipo II: Ringleira	400	0,60	60%	B+1p (7m)	15
	3 Res. Extensivo Viv. Unifamiliar		600	0,60	60%	B+1p (7m)	15
	4 Res. Intensivo Viv. En Ringleira	Sarandóns				B+1p (7m)	10
	5 Zonas Verdes						
Solo Non Urbanizable	6 Equipamentos						
	Solo Non Urbanizable de Núcleo Rural	Denso	500	0,50	50%	B+1p (7m)	
		Disperso	1.000	0,30	30%	B+1p (7m)	
		SNU Interior	2.000	0,20	20%	B+1p (7m)	
	Uso Industrial Compatible con Residencial	Denso	1.000	0,40	40%		
		Disperso	1.000	0,40	40%		
		SNU Interior	2.000	0,20	20%		
	Solo Non Urbanizable Común		2.000	0,10	10%	B+1p (7m)	
	Solo Non Urbanizable de Protección Agropecuaria	Granxa	2.000	0,20	20%	B (5m)	
		Viv. Illada	3.000	0,05	5%	B (4m)	
	Solo Non Urbanizable de Protección Forestal	Explotación	5.000	0,40	40%	B+1p (7m)	
		Viv. Illada	5.000	0,04	4%	B (4m)	
	Paisaxístico						
	Patrimonio						
	Vacías						

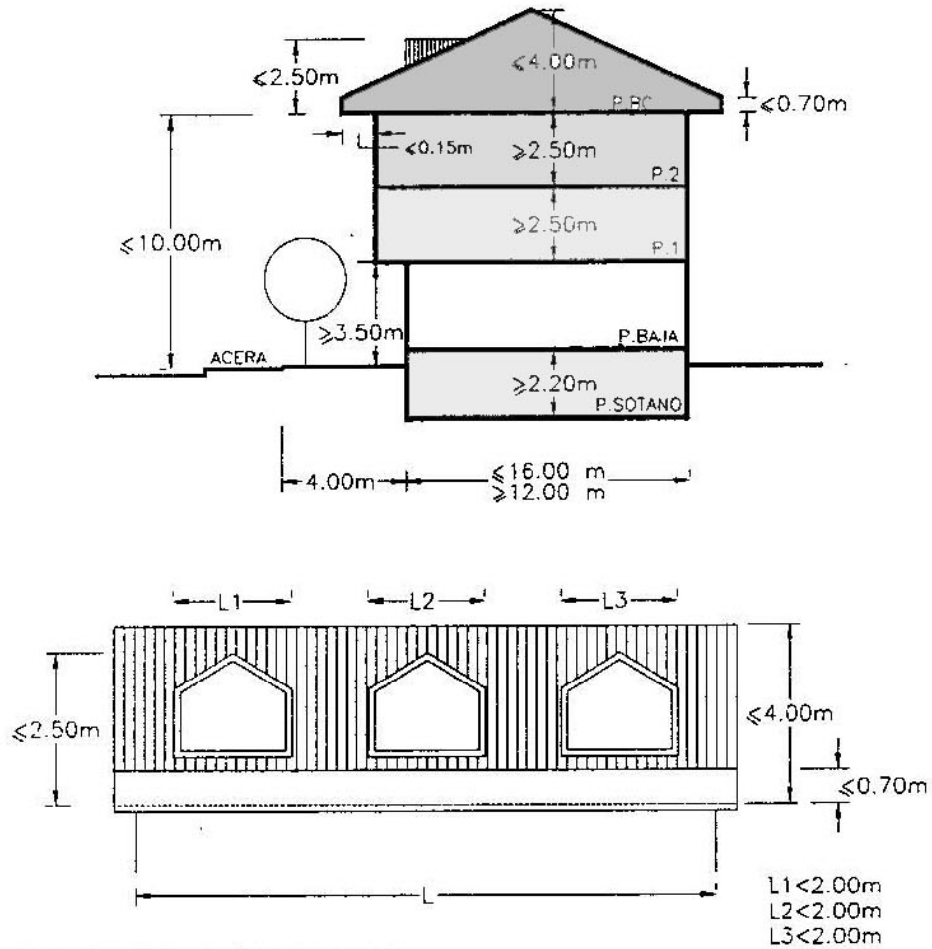
[T151] Táboa 4.8.04. Ordenanzas de aplicación en Solo Urbano e Rústico. (NSP-96)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-96.

A ordenación presentada polas NSP de 1996 responde a un momento presente vencellado a unha notable actividade agrícola ao que se superpón a construción de vivenda unifamiliar inserta no medio rural, gran parte dela adicada a segunda residencia.

Por tal motivo, se guiará o posible crecemento urbanístico cara os núcleos que presentan maior facilidade para completar o seu paso a urbanos; San Tirso de Mabegondo con 49 hectáreas, San Marcos de Abegondo, sé do goberno local con 31 hectáreas, e o núcleo de Sarandóns, preto do centro de servizos de Carral con 8 hectáreas.

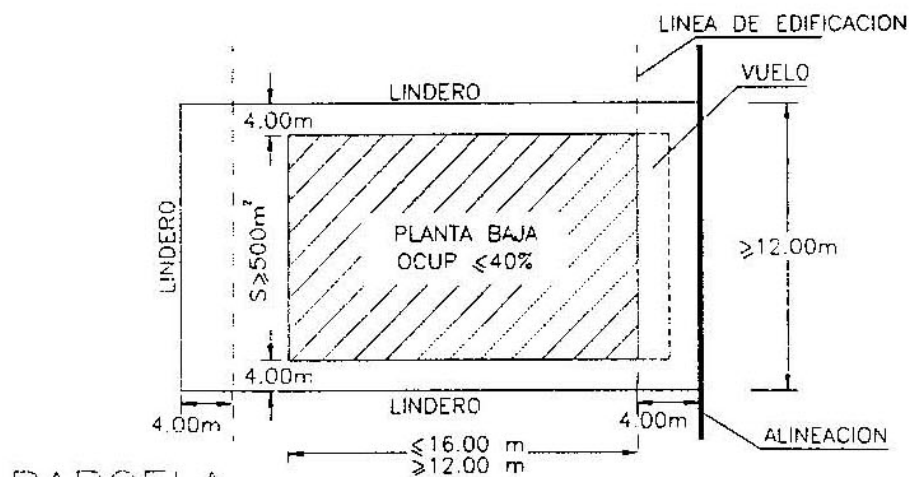
⁴¹⁶ Malia non formar parte deste estudo doutoral a nivel do termo municipal, compre entender os emprazamento dos Polígonos Industriais de Pedrapartida (01.03.2003) e de Anta I-2 (29.09.2008) así como as actuacións residenciais de vivenda unifamiliar en Pedrapartida (16.10.2003) e A Xesteira (13.12.2007) no concello de Coirós como incipientes actuacións de colonización urbana no territorio rural, apoiadas nas rede viaria de alta capacidade que conecta os portos coa Galicia interior e a Meseta castelá.

CUBIERTA/SECCION EXPLICATIVA



CUBIERTA/ALZADO

$L1 + L2 + L3 \leq \frac{1}{3} L$



PARCELA

[464] Imaxe 4.8.10. Ordenanza 1 de bloque illado. De aplicación nos núcleos de Abegondo e Mabegondo.
Fonte: NSP de Abegondo 1996.

[illegible]

764

Como podemos apreciar na seguinte imaxe (4.8.12) o grao de desenvolvemento das ordenanzas respecto ao solo urbano de Mabegondo foi escaso, tan só a AE-5 de iniciativa pública se aprobou definitivamente (20.03.1999).



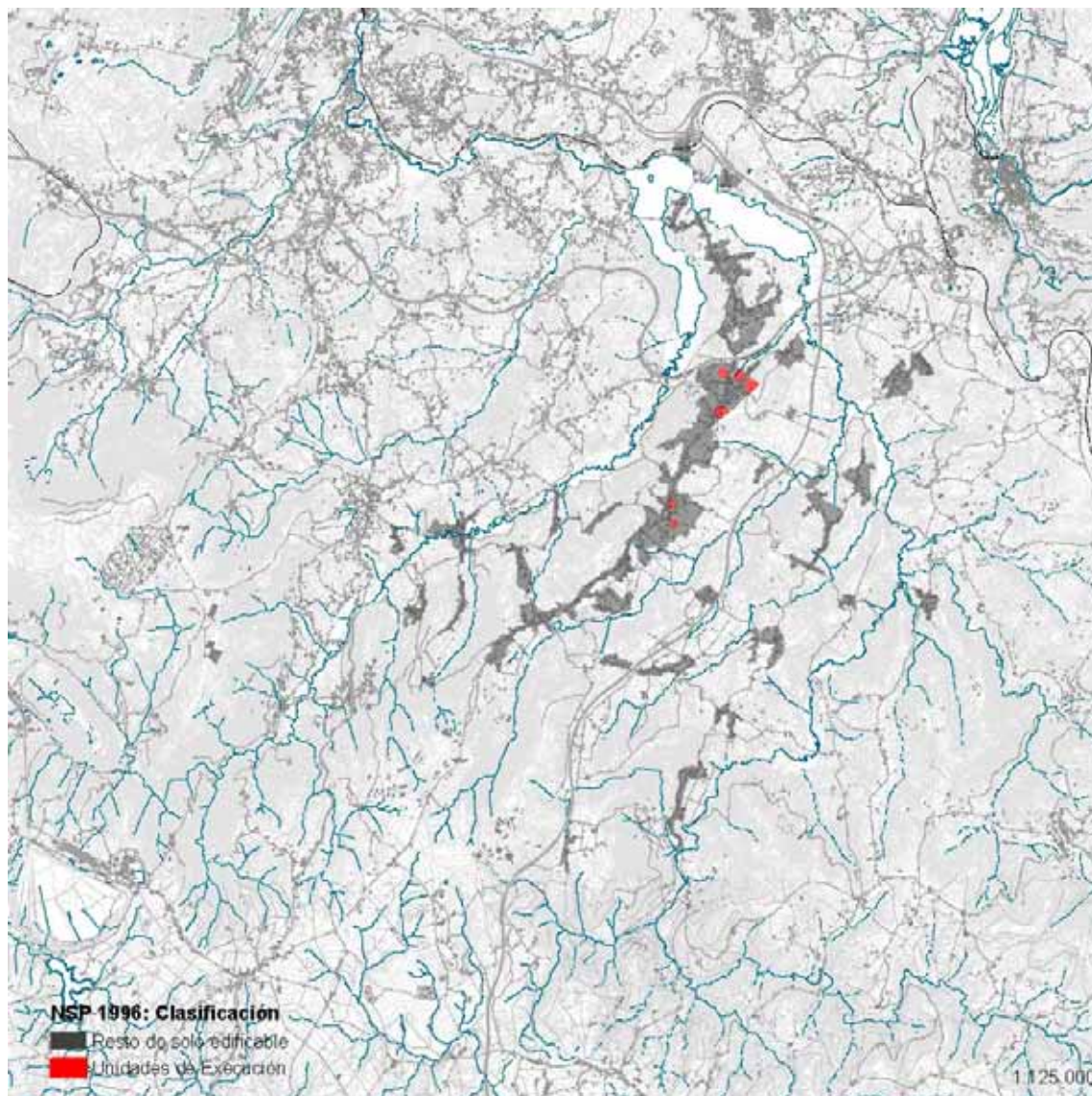
[466] Imaxe 4.8.12. Grao de Desenvolvemento das ordenanzas no solo urbano de Mabegondo.
Fonte: Google Earth. 2008. Elaboración Propia.

Xunto a ela aparece unha terceira etapa na descentralización-exposición da cidade central. Tralo acontecido coa residencia e a industria, o sector empresarial buscará novas localizacións fora dos recintos urbanos, na procura de mellores oportunidades de localización (López de Lucio, 1994). A carón da saída da autovía Coruña-Lugo se delimita un ámbito para a obtención de solo deportivo como campo de adestramento do equipo de fútbol que representa á cidade.

UNIDADES DE EXECUCIÓN. NSP 1996										
Nome	Lugar	Superficie (m2)	Edif (m2/m2)	Aprov (m2)	Ord. de aplicación	Cesións EQ	Cesións ZV	Sistema Actuación	Dens. (viv/ha)	Máx Vivendas
UE.1	Mabegondo	17.667	0,50	8.834	2,3	2.000	0	Compensación	20	34
UE.2	Mabegondo	15.572	0,50	7.786	2,3	1.500	1.000	Compensación	20	31
UE.3	Mabegondo	12.834	1,25	16.043	1	0	1.500	Compensación		
UE.4	Mabegondo	8.802	1,25	11.003	1	0	1.200	Compensación		
UE.5	Mabegondo	25.215	0,50	12.608	2,3	5.000	0	Compensación	20	50
UE.6	Abegondo	10.475	1,25	13.094	1	1.330	800	Compensación		
UE.7	Abegondo	13.270	0,50	6.635	2,3	0	1.000	Compensación	20	27
Total		103.835		76.001		9.830	5.500			

[T152] Táboa 4.8.05. Unidades de Execución en Solo Urbano. (NSP-96)
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-96.

Volvendo ao solo urbano, as delimitacións das Unidades de Execución se corresponden con ámbitos de solo interiores ao perímetro sinalado como urbano polas NSP de 1996 e comprometen un total de 10 Ha. Atinxe exclusivamente aos núcleos de Mabegondo e Abegondo en consonancia cos criterios xerais da Memoria de Ordenación (imaxe 4.8.13).

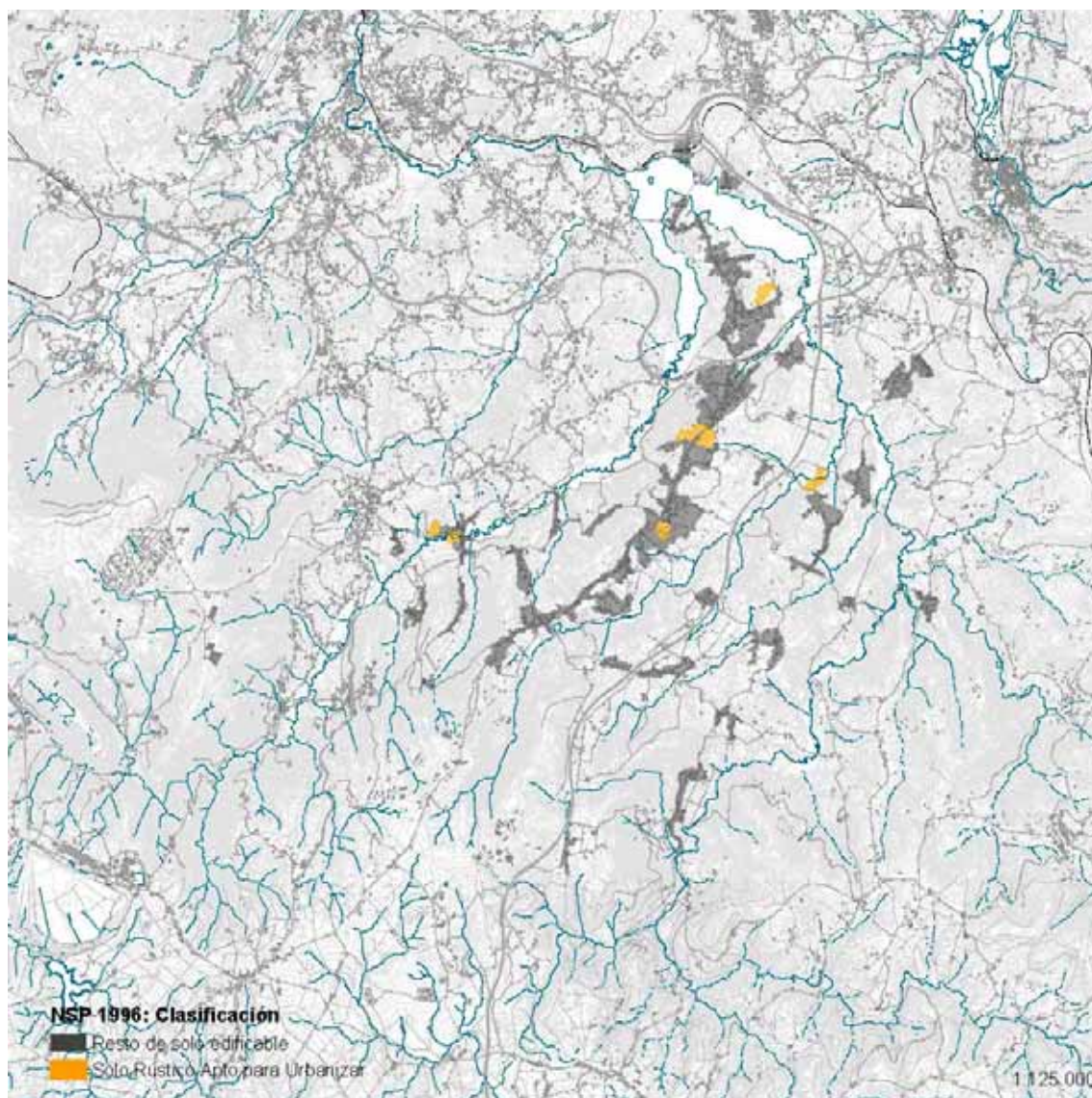


[467] Imaxe 4.8.13. Situación das Unidades de Execución NSP de 1996.
 Fonte: Elaboración Propia. NSP Abegondo de 1996.

Respecto ao solo urbanizable, se ofertan 39 Ha. gran parte delas correspondentes a localizacións limítrofes co solo urbano de Mabegondo, Abegondo e Sarandóns, este último potenciado dende instancias municipais como núcleo satélite próximo ao casco urbano de Carral.

Son dous, os solos aptos para urbanizar que se descolgan deste núcleos principais e que completan a oferta de novas vivendas con tipoloxía de vivenda colectiva ou unifamiliar, agás no SAU-8 de Meangos, no que se obriga a vivenda unifamiliar por mor das especiais características do solo delimitado que bordea o río Govia.

O número de vivendas máximas acadables polos solos urbanizables superaba as 675, oferta que de levarse a cabo supuña un incremento do 22% respecto ao número de vivendas do concello en 1991 segundo as NSP de Abegondo do ano 1996.



[468] Imaxe 4.8.14. Situación do solo rústico apto para urbanizar das NSP de 1996.
 Fonte: Elaboración Propia. NSP Abegondo 1996.

Estes valores, inda que notables segundo os datos estatísticos aportados, reflicten un afastamento dos números emitidos polos concellos da primeira coroa como acaparadores principais do mercado do solo comarcal.

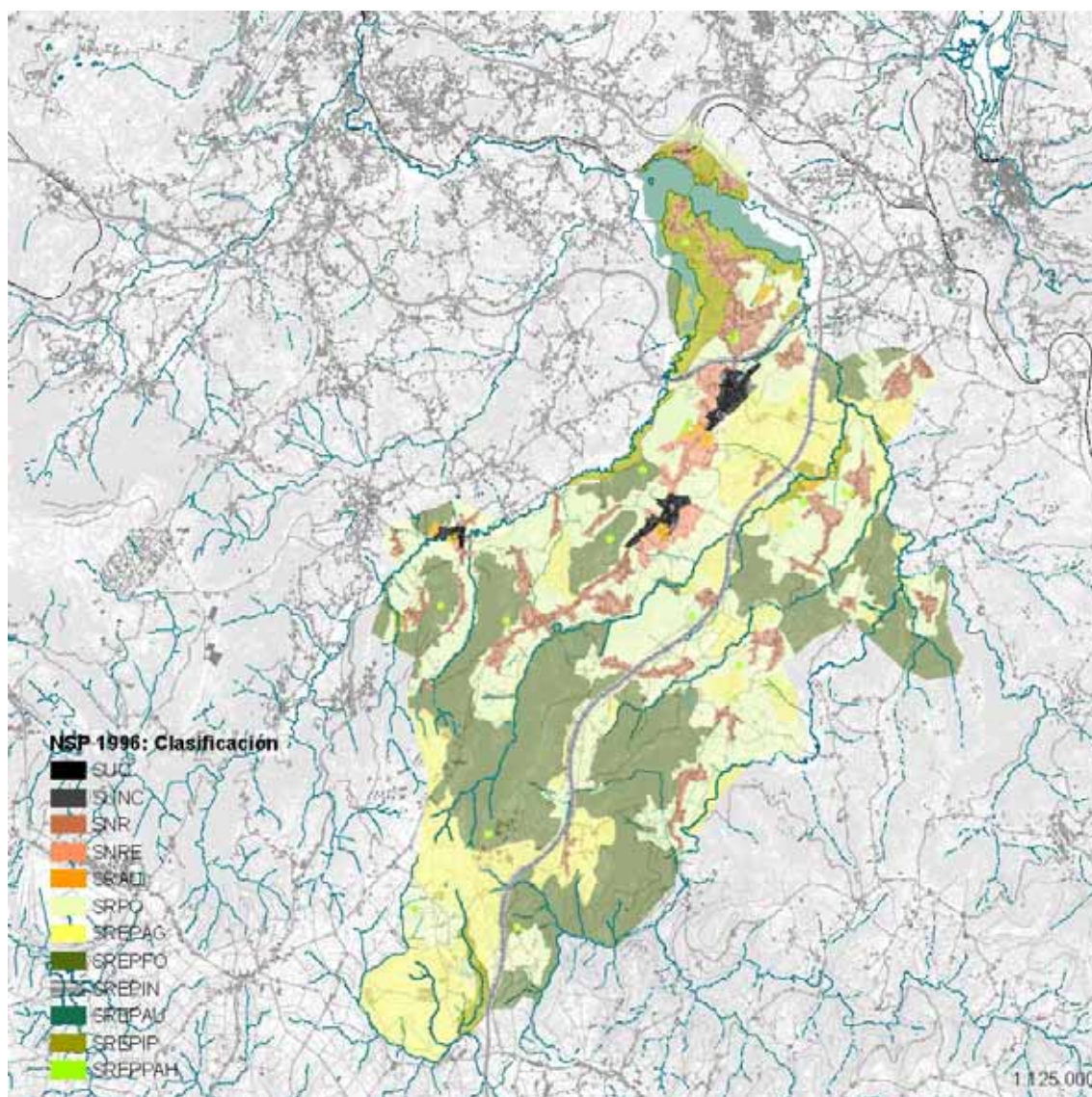
SOLO APTO PARA URBANIZAR. NSP 1996								
nome	Lugar	Ordzas. de aplicación	Máx. Vivendas	Superficie (m2)	edif (m2/m2)	Aprov. (m2)	Dens. (Viv/Ha)	Sistema Actuación
SAU-1	Mabegondo	1,2	120	60.289	0,40	24.116	20	Compensación
SAU-3	Mabegondo	1,2	176	88.097	0,40	35.239	20	Compensación
SAU-4	Abegondo	1,2	110	55.742	0,40	22.297	20	Compensación
SAU-5	Sarandóns	1,2	70	35.034	0,40	14.014	20	Compensación
SAU-6	Sarandóns	1,2	54	26.825	0,40	10.730	20	Compensación
SAU-7	Macenda	1,2	75	50.574	0,30	15.172	15	Compensación
SAU-8	Cos. Meango	2	73	73.286	0,20	14.657	10	Compensación
		Total	678	389.847		136.224		

[T153] Táboa 4.8.06. Solo Urbanizable. (NSP-96)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-96.

Por tanto, o gran protagonista da clasificación do solo no termo municipal de Abegondo é o solo rústico, que abrangue un total de 7.616 hectáreas cun 90% da superficie total do concello.

NSP 1996	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	865
Solo Urbano: Residencial	98
Solo Urbano: Industrial	0
Solo Urbano: Núcleo Rural	767
Solo Apto para Urbanizar	39
Solo Rústico Común	2.438
Solo Rústico Protexido	5.178
Total	8.520

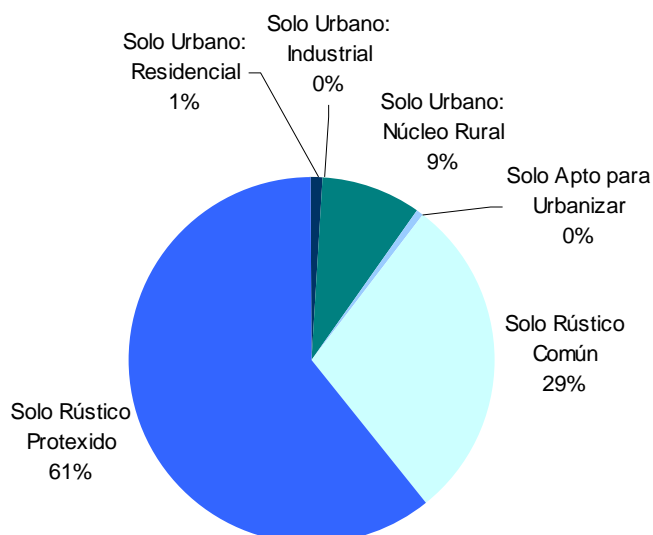
[T154] Táboa 4.8.06. Superficie adicada a cada clase de solo. (NSP-96)
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP-96.



[469] Imaxe 4.8.15. Clasificación do solo segundo as NSP de 1996. Concello de Abegondo.
 Fonte: Elaboración Propia. NSP Abegondo, 1996.

En efecto, son os bordes das beiravías, que fan de aliñación principal ao longo das estradas os que condicionan a morfoloxía final dos núcleos rurais, máis patente na estrada autonómica AC-542 e nos últimos 30 anos sobre a AC-221 cara O Seixal. O resto do territorio, de forte tradición agrícola ou forestal segue a manter estes usos sen que exista a presión urbanizadora que podemos apreciar noutros concellos.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1996

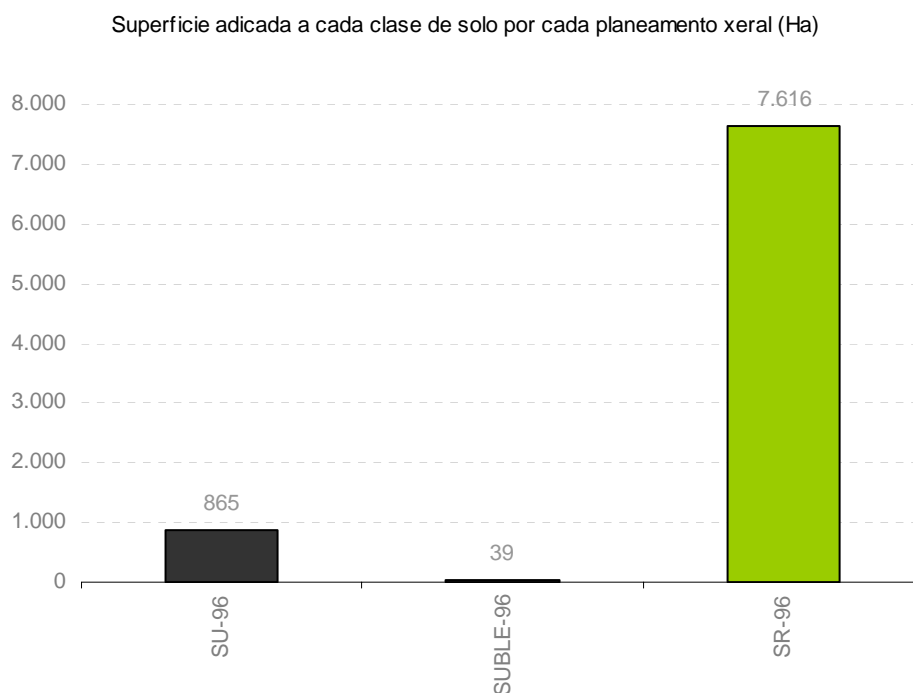


[G184] Gráfico 4.8.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Abegondo NSP 1996.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1996.

En consecuencia, o solo de núcleo rural alongado responde a unha adaptación aos viarios construídos a principios do século XX, tanto estatais coma provinciais, comprometendo unha superficie de 767 hectáreas que supoñen o 9% do territorio municipal. O solo urbano (correspondente ao solo urbano de núcleo rural segundo as determinacións da LASGA) tan só ocupa un 1% da superficie municipal.

Deste xeito, tanto os indicadores estatísticos coma os urbanísticos estannos a falar dun termo municipal que se enmarca no eido rural. Agora ben, as implicacións territoriais que supoñen o paso das infraestruturas viarias, netamente os posibles accesos a estas, poden xogar un papel desequilibrante no momento en que o solo municipal pase a formar parte activa do mercado inmobiliario comarcal.

O gráfico 4.8.14 reflicte a realidade urbanística deseñada polas NSP de 1996 que foron anuladas, cunha notable ocupación do solo rural, sendo preponderante o espazo adicado á agricultura e á explotación forestal dos recursos do monte. O espazo propiamente urbanizable, na meirande parte dos casos, se reduce a pezas engarzadas nas delimitación do solo urbano. Para finalizar, coma feito remarcable, unicamente o solo próximo ao Encoro de Cecebre, nas parroquias de Orto e Crendes, alumea certa apetencia pola inserción da vivenda unifamiliar diseminada dadas as especiais connotacións paisaxísticas do lugar.



[G185] Gráfico 4.8.14. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de Abegondo de 1996.

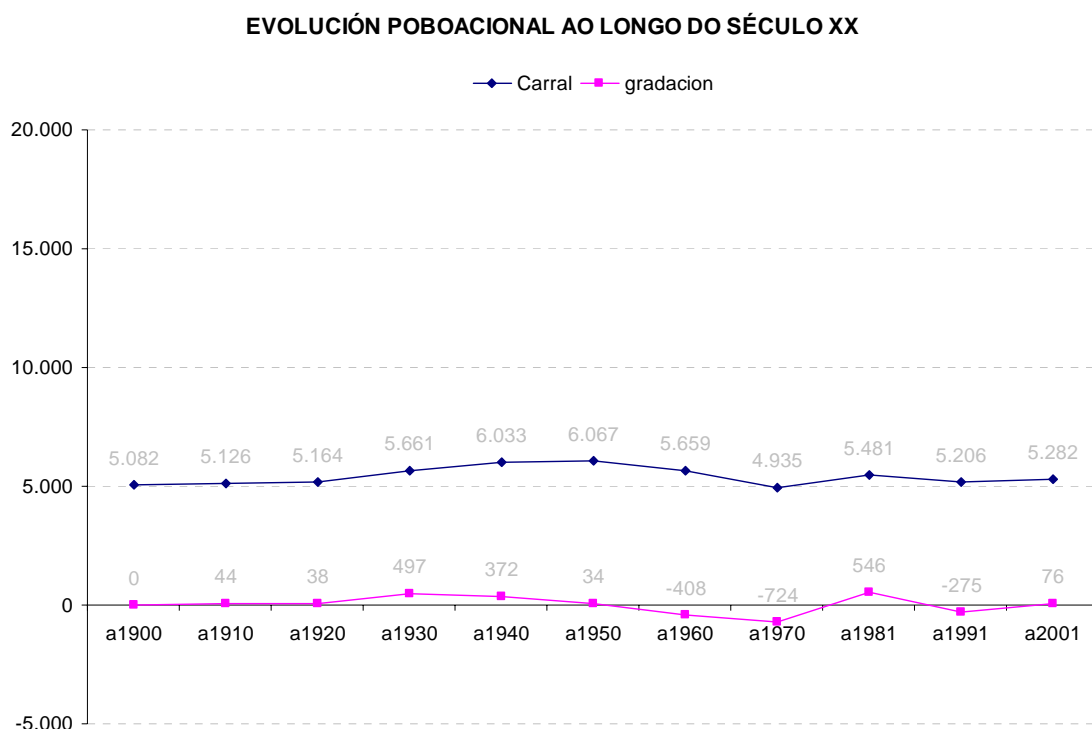
Arestora, o Plan Xeral de Abegondo se atopa en fase de elaboración sen que se teña chegado á fase de aprobación definitiva. Malia carecer da documentación, pódese enunciar que a explosión da vivenda unifamiliar no solo rústico non foi atallada ata a entrada en vigor da Lei 9/2002. A próxima actualización dos datos traerán consigo un aumento do chamado solo urbano con tipoloxías de baixa e moi baixa densidade, sen que se teñan cumprido os obxectivos de dotar de certa centralidade aos núcleos expresamente potenciados dende o planeamento; Mabegondo, Abegondo e Sarandóns.

4.9. DESCONEXIÓN ENTRE O MERCADO DA VIVENDA E AS VARIACIÓNS POBOACIONAIS NO CONCELLO DE CARRAL. MUDA DO MODELO DE ASENTAMENTO NO NÚCLEO PRINCIPAL.

Dentro dos concellos da segunda contorna metropolitana, Carral establécese como un área complementaria en paralelo ao que puidemos ver no termo municipal de Bergondo. Neste caso a vía estruturante será a N-550 (Coruña-Santiago-Pontevedra-Tui) pola que os aglomerados inicialmente rurais de Carral e Tabeaio se perfilan como entes capaces de absorber poboación e vivenda.

No medio deles, se urbaniza un polígono mixto residencial-industrial⁴¹⁷ apoiado no val do Brexa que representa a posta en valor do termo municipal como parte integrante da área urbana da Coruña. O resto do termo municipal pódese dividir en dúas metades; a primeira máis ao norte participa dos impulsos de crecemento apoiados ao redor da estrada provincia DP-1704 (Cambre-Carral) en vivenda unifamiliar illada, e a parte máis montañosa correspondente ao val de Barcia e aos cumios dos Montes do Xalo, presenta un fenómeno regresivo xeneralizado tanto en poboación coma en vivendas.

4.9.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.



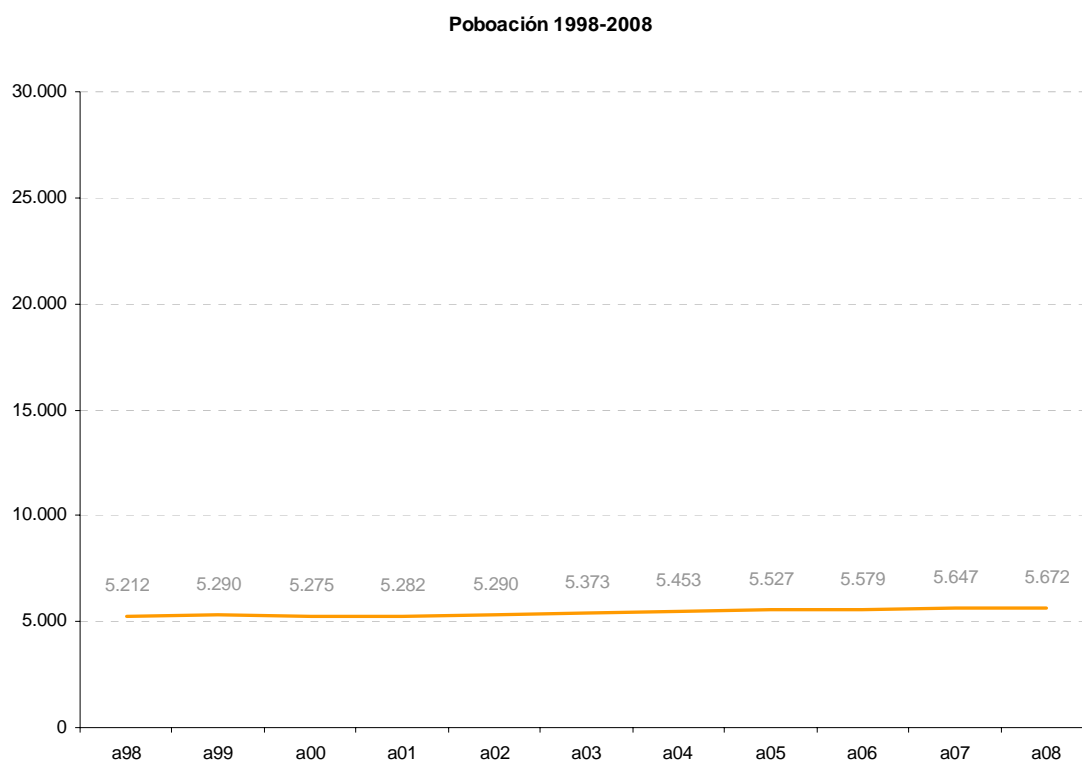
[G186] Gráfico 4.9.01. Carral: evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

Se nos detemos a analizar os movementos poboacionais dende o punto de vista urbanístico, compre salientar a escasa capacidade de retención da poboación no termo municipal, que

⁴¹⁷ Polígono Industrial Residencial Os Capelos. (AD 20.12.94).

practicamente permanece estable durante todo o século pasado. Malia a horizontalidade dos datos recollidos, cabe indicar varias fases que xa salientamos en anteriores concellos pero que neste caso presenta máis interrupcións polas peculiares características derivadas do modelo de asentamento poboacional, con forte incidencia no sector primario. Así, un primeiro repunte na época republicana vese freado na posterior etapa da ditadura con perdas continuadas de poboación que acadan a súa menor cuantía a finais da década dos sesenta na que o termo municipal descende por baixo dos 5.000 habitantes, froito dunha emigración xeneralizada cara os centros de produción industrial.

A importante melloría na década seguinte é resultado do regreso dunha parte dos emigrantes que marcharan na época anterior (Memoria NSP, 1984) que en conxunto coa baixada na década posterior indica o afastamento do fenómeno metropolitano que se tiña acontecido xa nos concellos da primeira coroa, especialmente Arteixo e Oleiros como receptores de industria e vivenda respectivamente.



[G187] Gráfico 4.9.02. Evolución poboacional 1998-2008.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A primeira década do século XXI completa un panorama de cambios suaves en canto aos datos poboacionais, nos que compre salientar a suba constante de efectivos sempre dun xeito pouco perceptible.

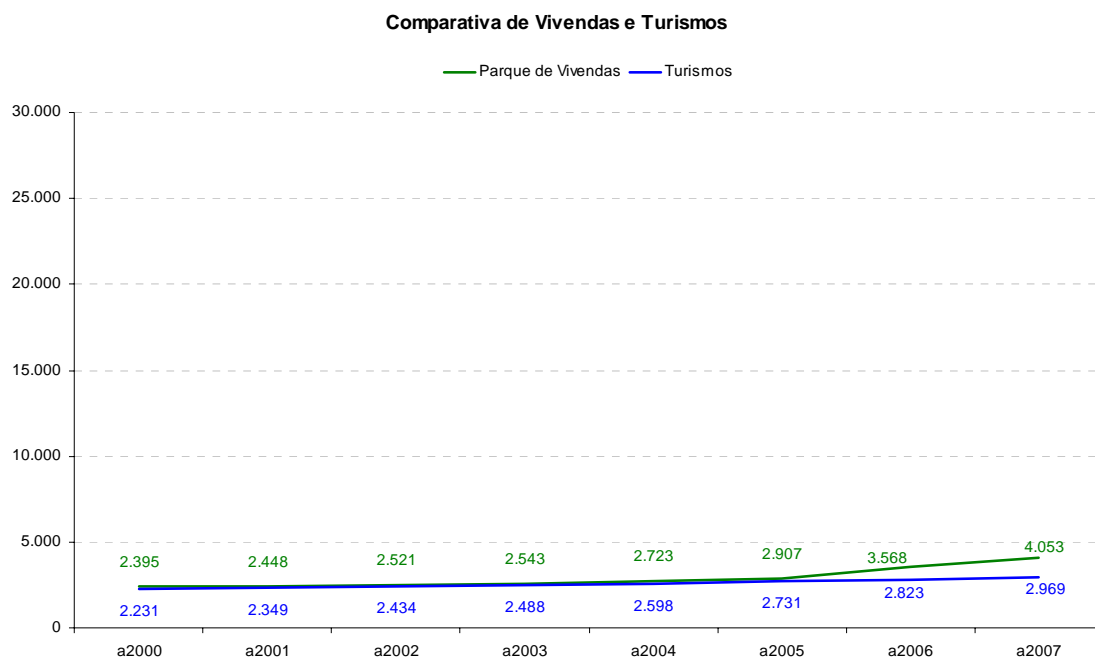
A integración deste concello aos procesos expansivos das relacións urbanas se está a producir noutros niveis, nos que a senlleira implantación industrial de finais do século pasado conforma o eixo central dun paulatino ensamblaxe de pezas acoutadas a través do viario principal da área urbana.

A singularidade deste proceso queda reflectida de maneira nítida no aumento de vivendas, feito que non ten paralelismo en ningún outro concello do área urbana. En efecto, se o crecemento poboacional apenas supón un 7% entre os anos 2000 e 2007, para o mesmo período de tempo, o número de vivendas acadou un 69% pasando de 2.395 unidades a 4.053 (gráfico 4.9.03).



[G188] Gráfico 4.9.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Este comportamento específico do termo municipal de Carral pódese confirmar cando comparamos o aumento do número de vivendas co de vehículos. Se na primeira metade da década o ritmo de crecemento era similar, na segunda metade pódese comprobar o despegue significativo no número de vivendas respecto ao de vehículos, que segue unha pendente máis suave, supoñendo un incremento do 33% no mesmo período de tempo.



[G189] Gráfico 4.9.04. Evolución do Parque Automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

En canto á porcentaxe que supón o número de turismo fronte ao resto de vehículos de tracción mecánica, compre salientar a perda de peso relativo entre os anos 1998 e 2008 en catro puntos porcentuais, pasando do 76% ao 72%. Malia este resultado, o aumento no número de turismo é significativo, xa que a suba interna supón un 52% respecto ao mesmo período de tempo.

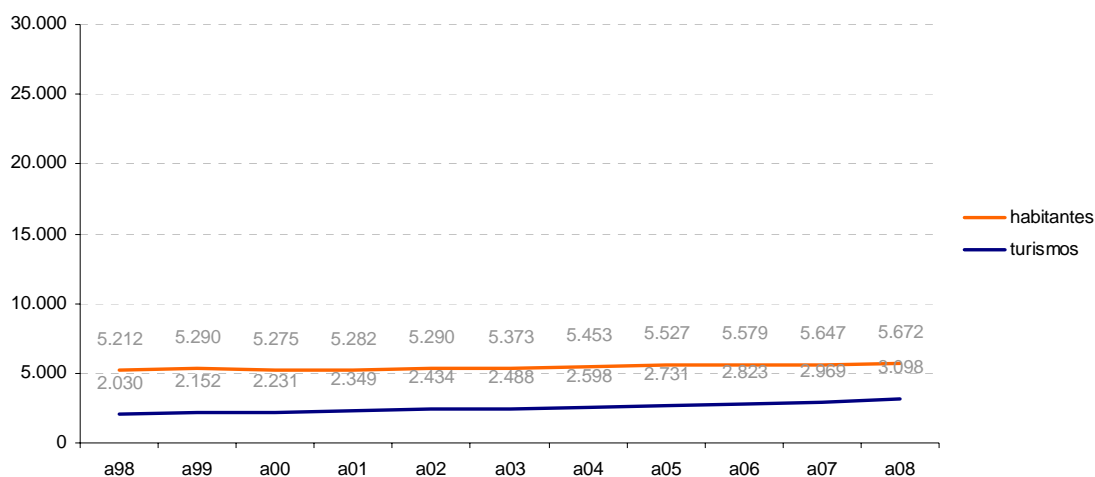


[G190] Gráfico 4.9.05. Evolución do número de turismo respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.

Fonte: IGE. Elaboración Propia.

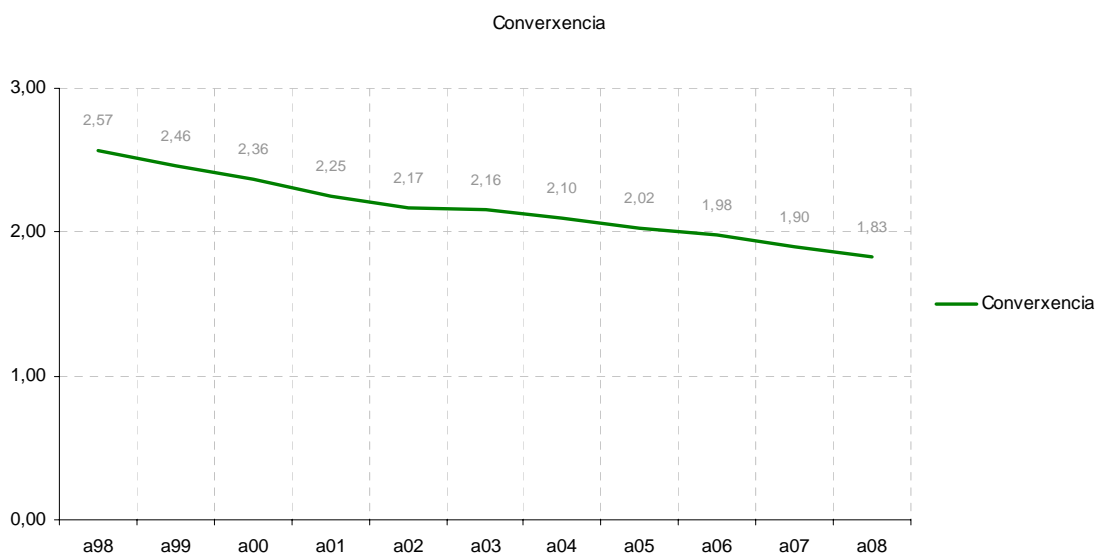
Os valores porcentuais non son máis que o reflexo do acercamento que se está a producir entre o número de habitantes e a opción da mobilidade privada con dúas consecuencias facilmente advertidas; un crecemento superior na dependencia do coche respecto da primeira coroa e unha utilización do transporte público claramente residual.

Comparativa Habitantes Vs Turismo 1998-2008



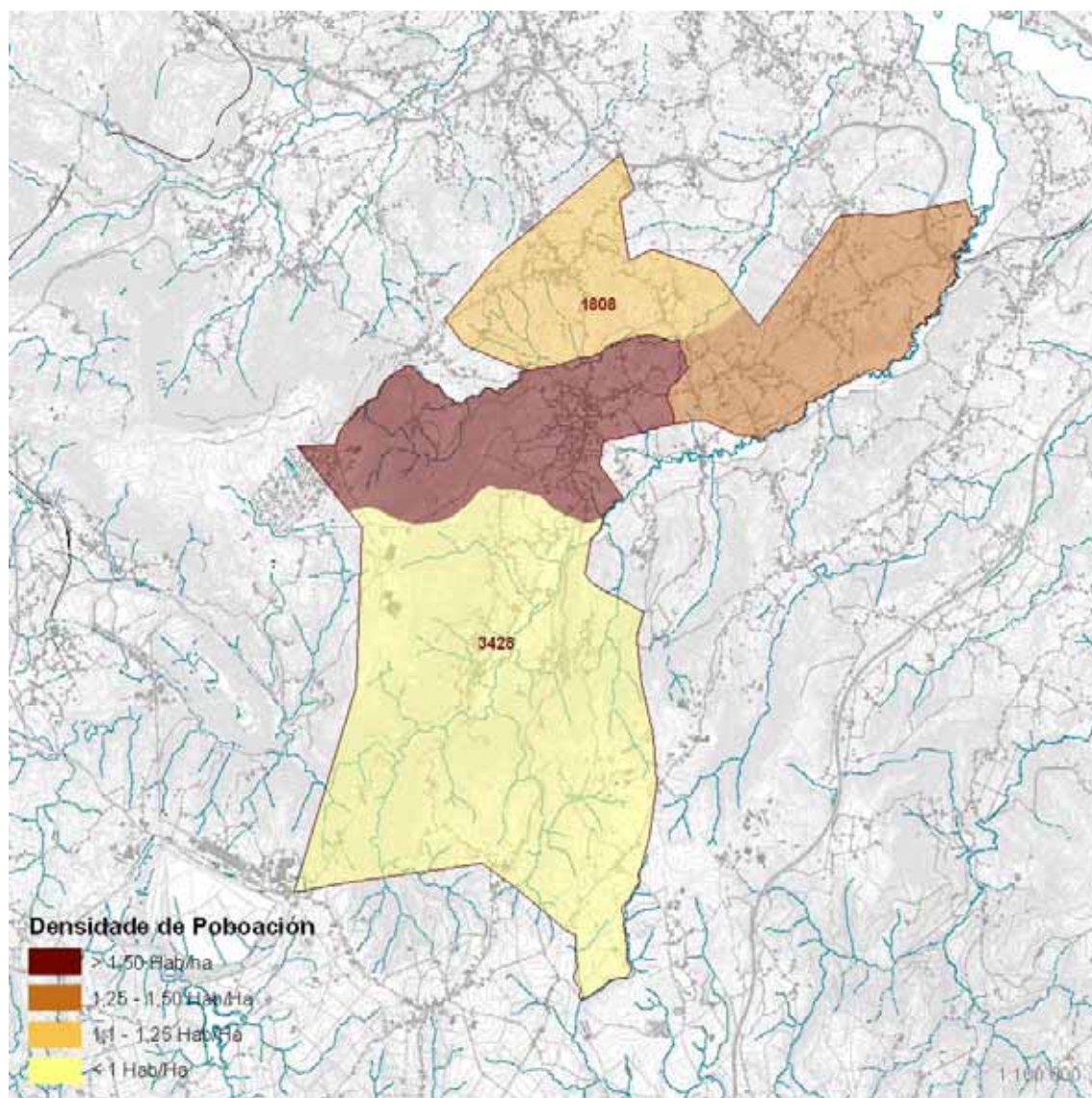
[G191] Gráfico 4.9.06. Evolución do número de turismo e incremento poboacional durante a década 1998-2008.
 Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O **índice de converxencia** ven confirmar estas aseveracións, pois a variación entre os dous anos extremos é de 0,74 puntos acadando para o ano 2008 o valor de 1,83. Isto quere dicir que por cada dúas persoas existe máis dun turismo. Asistimos ao grao de motorización xeneralizada, cunha porcentaxe moi elevada de persoas en idade adulta que dispoñen dun vehículo particular propio para realiza-los seus desprazamentos.



[G192] Gráfico 4.9.07. Índices de Convergencia 1998-2008.
 Fonte: IGE. Elaboración Propia.

Aínda está por estudar o fenómeno da vivenda no termo municipal cun índice de ocupación que descendeu do 2,2 no ano 2000 ata o 1,39 no ano 2007, indicadores moito máis severos que os vistos na comparativa de persoas e turismo. Os datos estatísticos dos vindeiros anos serán claves para comprobar o grao de ocupación das vivendas, situadas preferentemente no núcleo de Carral. Asemade, estes datos confirmarán se esta ocupación é reflexo dun incremento poboacional dentro do termo municipal, ou dun traslado da poboación cara o núcleo capital que concentra a maior cantidade de servizos a nivel municipal.



[470] Imaxe 4.9.01. Seccións Censais Carral: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A diferenza dos concellos da primeira coroa, na que se conformaron aglomeracións que competían directamente coa capital municipal en situación de borde ou contacto coa cidade compacta (Meicende, O Temple, Fonteculler-O Burgo; Perillo-Santa Cristina), os concellos da segunda coroa, foron quen de manter no seu núcleo primitivo unha gran capacidade de atracción, tanto de poboación coma de vivenda. Porén, como veremos máis adiante, esta situación non é única, senón que complementariamente, aparece o fenómeno da dispersión da vivenda illada cando non un segundo núcleo que goza de privilexios nas ordenanzas de edificación.

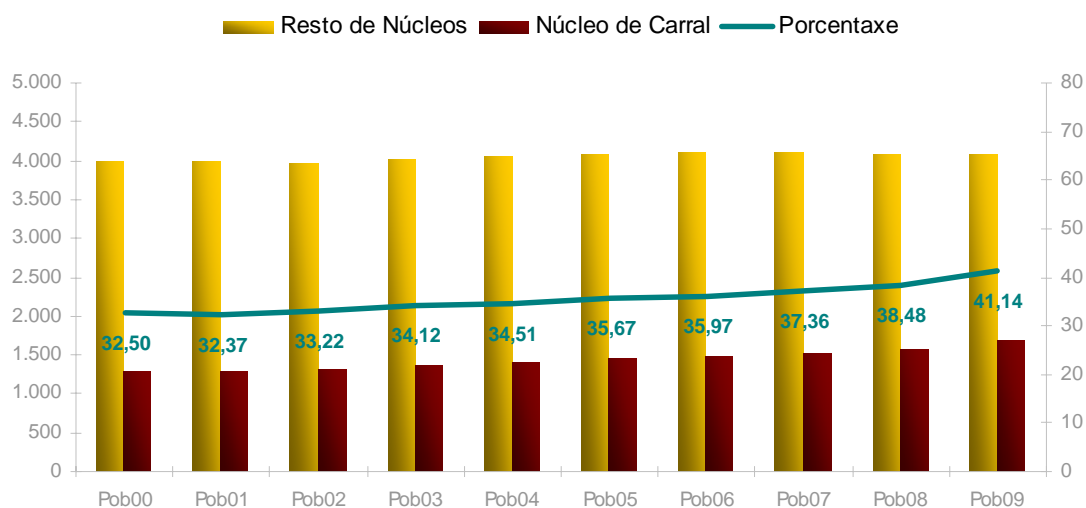
Aparece así un segundo núcleo que engloba varias unidades poboacionais relacionadas pola estrada N-550 denominado Tabeaio e no que dende as NSP de 1984 se potenciará a creación de vivenda colectiva aos marxes da devandita vía. Pola súa banda, a vivenda illada atopará aceptación nas parroquias orientais ao longo da estrada provincial DP-1704 (Carral-Cambre) sobre as parroquias de Vigo e Cañas, dada a magnífica orientación e suave pendente do seu trazado.

Unidade Poboacional	Pob00	Pob01	Pob02	Pob03	Pob04	Pob05	Pob06	Pob07	Pob08	Pob09
Resto de Núcleos	3.981	3.992	3.971	4.006	4.054	4.074	4.103	4.111	4.096	4.088
Núcleo de Carral	1.294	1.290	1.319	1.367	1.399	1.453	1.476	1.536	1.576	1.682
Porcentaxe	32,50	32,37	33,22	34,12	34,51	35,67	35,97	37,36	38,48	41,14

[T155] Táboa 4.9.01. Evolución Poboacional do Núcleo de Carral. 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.

No caso do termo municipal que nos ocupa, o núcleo de Carral concentra unha importante porcentaxe de efectivos e se converte no centro acumulador de servizos de todo o concello. A tendencia a alza confirma a capacidade de atracción da capital municipal, que pasa dun 32% ao 41% do ano 2009 en canto á poboación total do concello, o que supón un incremento dun punto porcentual ao ano durante a primeira década do século XXI.

Comparativa do Crecemento do Núcleo de Carral Respecto do Resto do Termo Municipal



[G193] Gráfico 4.9.08. Evolución Poboacional do Concello de Carral e do Núcleo capital. 2000-2009.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

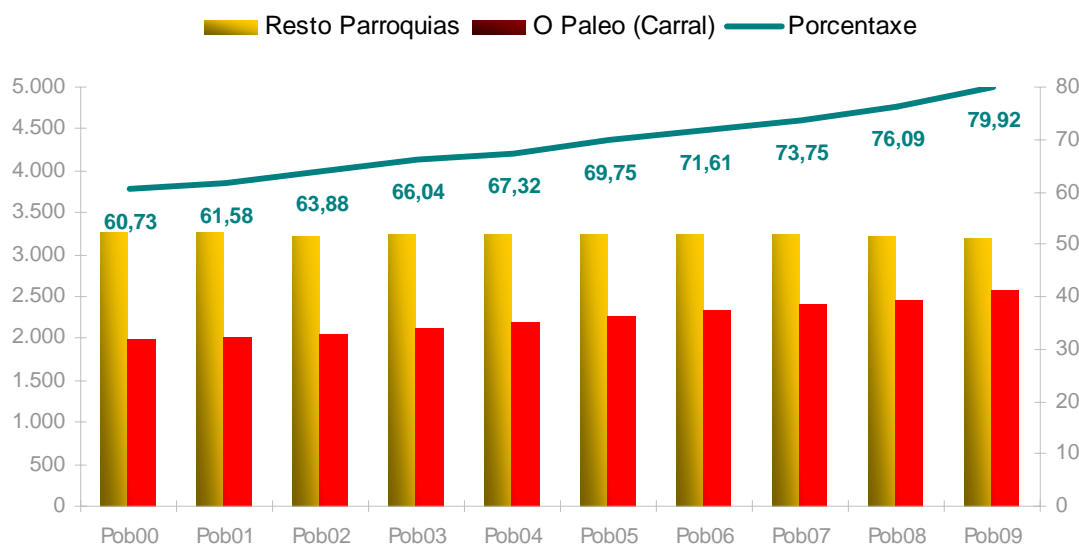
Trasladando os datos ao que son as oito parroquias do concello, podemos observar que a suba na parroquia do Paleo (Carral) supón preto dun 20% da poboación concentrada, pasando dun 60% no ano 2000 ata o 79,9% no ano 2009.

Parroquia	Pob00	Pob01	Pob02	Pob03	Pob04	Pob05	Pob06	Pob07	Pob08	Pob09
Resto Parroquias	3.282	3.269	3.228	3.236	3.259	3.256	3.251	3.250	3.221	3.207
O Paleo (Carral)	1.993	2.013	2.062	2.137	2.194	2.271	2.328	2.397	2.451	2.563
Porcentaxe	60,73	61,58	63,88	66,04	67,32	69,75	71,61	73,75	76,09	79,92

[T156] Táboa 4.9.02. Evolución Poboacional da Parroquia de Carral. 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.

En números globais a suma total de novos residentes acada os 570 efectivos, mentres que para o resto de parroquias o montante total descendeu en 75 habitantes, sendo as parroquias máis afectadas as de Sumio e Beira que tamén son as máis afastadas da capital na zona montañosa do sur municipal. Compre salientar o balance negativo na parroquia de Tabeaio pese á boa accesibilidade da que dispón dentro do conxunto parroquial.

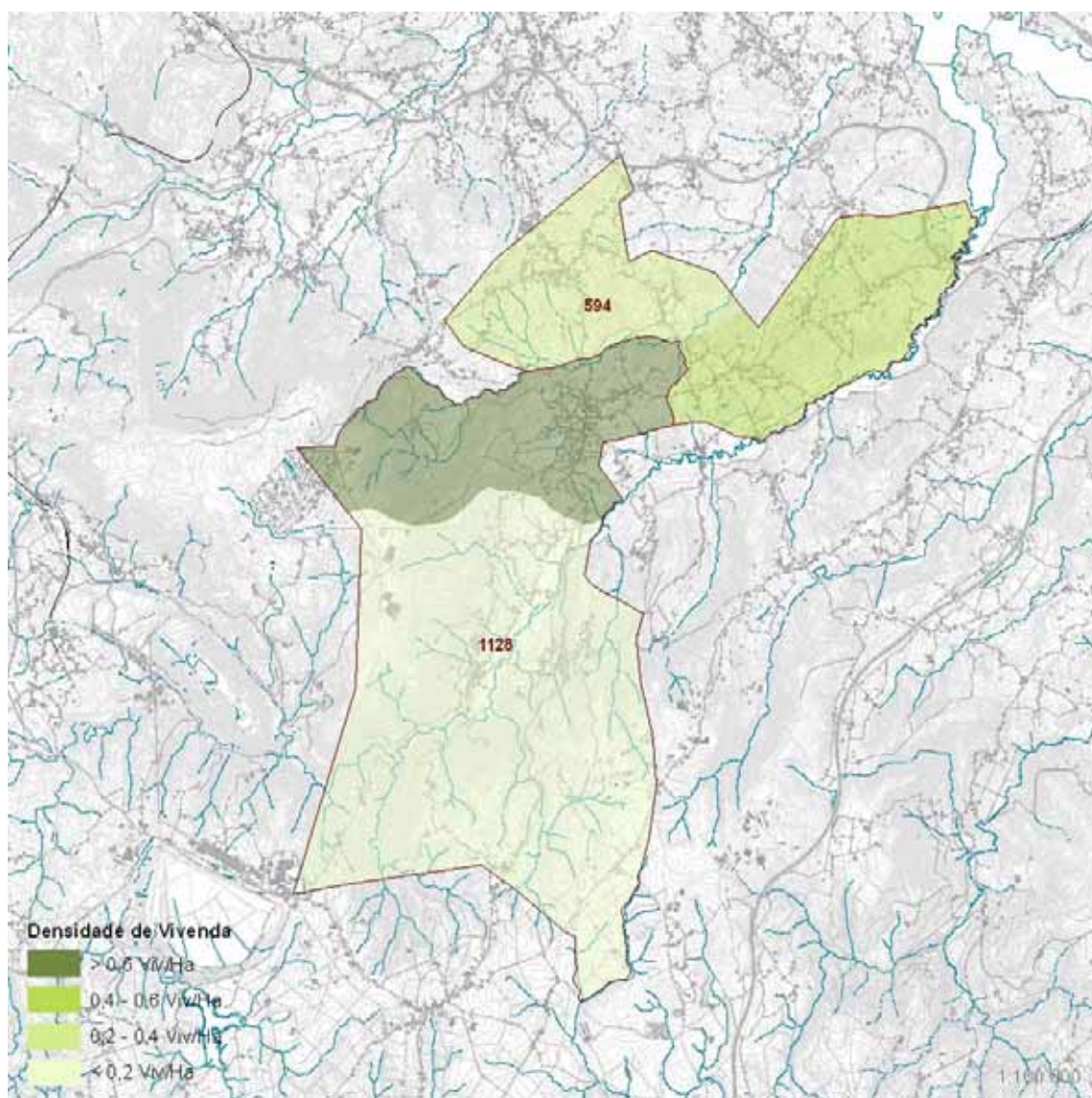
Comparativa do Crecemento da Parroquia do Paleo Respecto do Resto do Termo Municipal



[G157] Gráfico 4.9.09. Evolución Poboacional da Parroquia Principal respecto das Outras. 2000-2009.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Logo deste análise podemos concluír que o núcleo de Carral xunto co seu inmediato *hintetland* estase constituír como un polo secundario de atracción tanto da poboación coma dos servizos tanto a nivel municipal coma das parroquias limítrofes dos outros concellos.

A repercusión do polígono industrial dos Capelos, en marcha dende mediados da década dos noventa, foi tal de poder atender ás necesidades industriais da área urbana e de incorporar a N-550 (xunto ao Polígono Industrial de Alvedro) ás dinámicas funcionais de mobilidade diaria domicilio-traballo.



[471] Imaxe 4.9.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

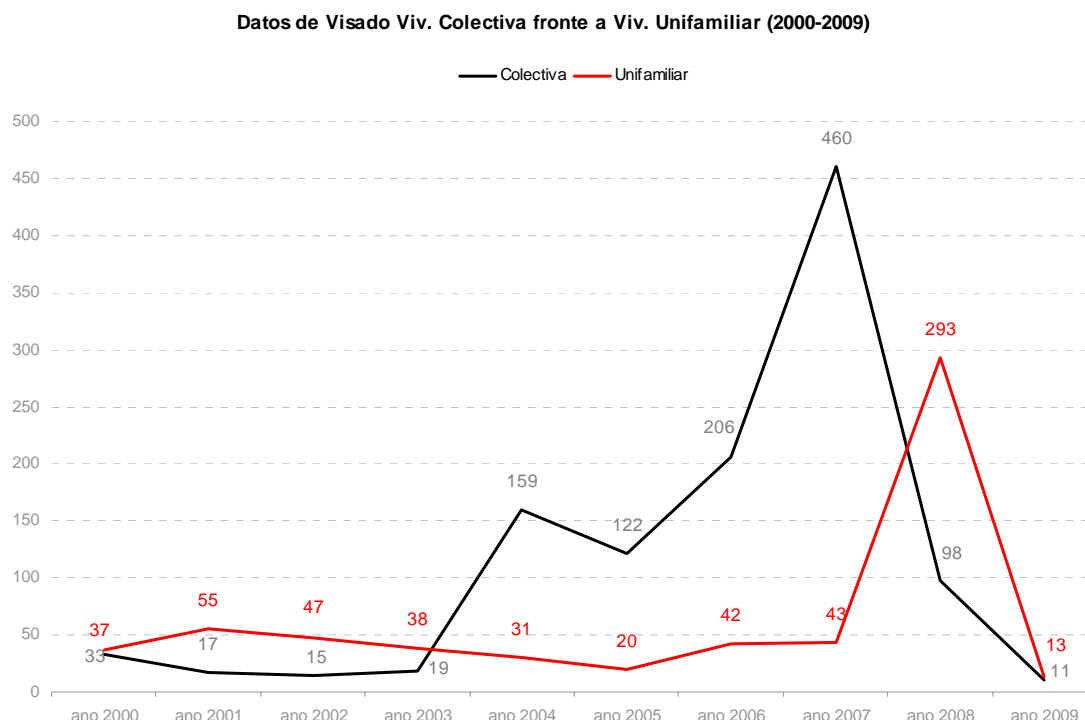
No canto da vivenda, coma indicador necesario para comprender as dinámicas urbanas, podemos salientar o pulo experimentado polo núcleo de Carral que fixo mudar a fisionomía da súa liña do horizonte na última década.

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	0	0	0	0	0	1	0	0	14	0
Colectiva Pechada	33	17	15	19	159	121	206	460	84	11
Unifamiliar En Ringleira	0	16	0	0	2	0	6	1	273	0
Unifamiliar Illada	37	39	47	38	29	20	36	42	20	13
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total	70	72	62	57	190	142	248	503	391	24

[T158] Táboa 4.9.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Carral. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.

En efecto, segundo os datos ofrecidos polo COAG de vivenda visada, a construción de vivenda colectiva é un fito na historia municipal, tanto pola súa intensidade como pola concentración nun breve espazo temporal.

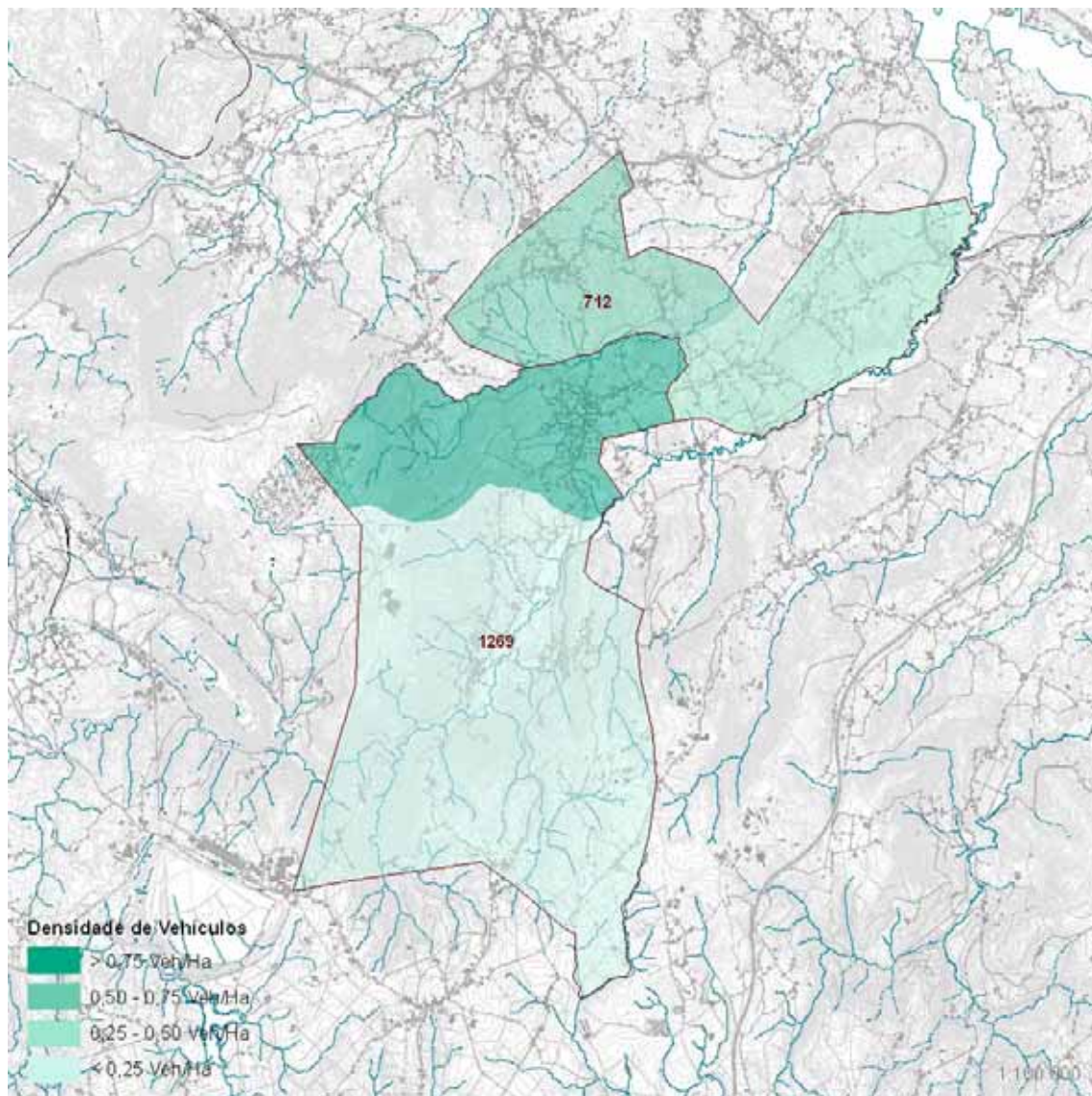
Se na primeira década do século XXI o número de novos habitantes para o núcleo de Carral acada os 570 efectivos, este valor vaise duplicar en canto ao número de novas vivendas colectivas visadas, acadando un total de 1.140 novos pisos, os cales se concentran practicamente na súa totalidade no núcleo principal de Carral.



[G194] Gráfico 4.9.10. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.
Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.

O gráfico indica un retardo en comparación cos valores de Cambre ou Sada, que desprazan cara a esquerda o pico máximo de construción de vivendas nun ano. No caso do termo municipal de Carral, si ben se produce un aumento significativo a mediados da devandita década, será no último terzo da mesma cando se produzan as maiores cotas de vivenda visada, o que supón un retraso de posta no mercado que se prolonga durante todo o ano 2009.

Un estudo desta acción singular, esixe a posta en valor da situación do mercado inmobiliario actual, no que a sobreoferta imperante deixa pouco marxe de manobra aos operadores urbanísticos. Por outra banda, a construción da vivenda unifamiliar segue ritmos independentes aos balanceos do mercado mais non é quen de abstraerse totalmente da situación global do mundo financeiro.

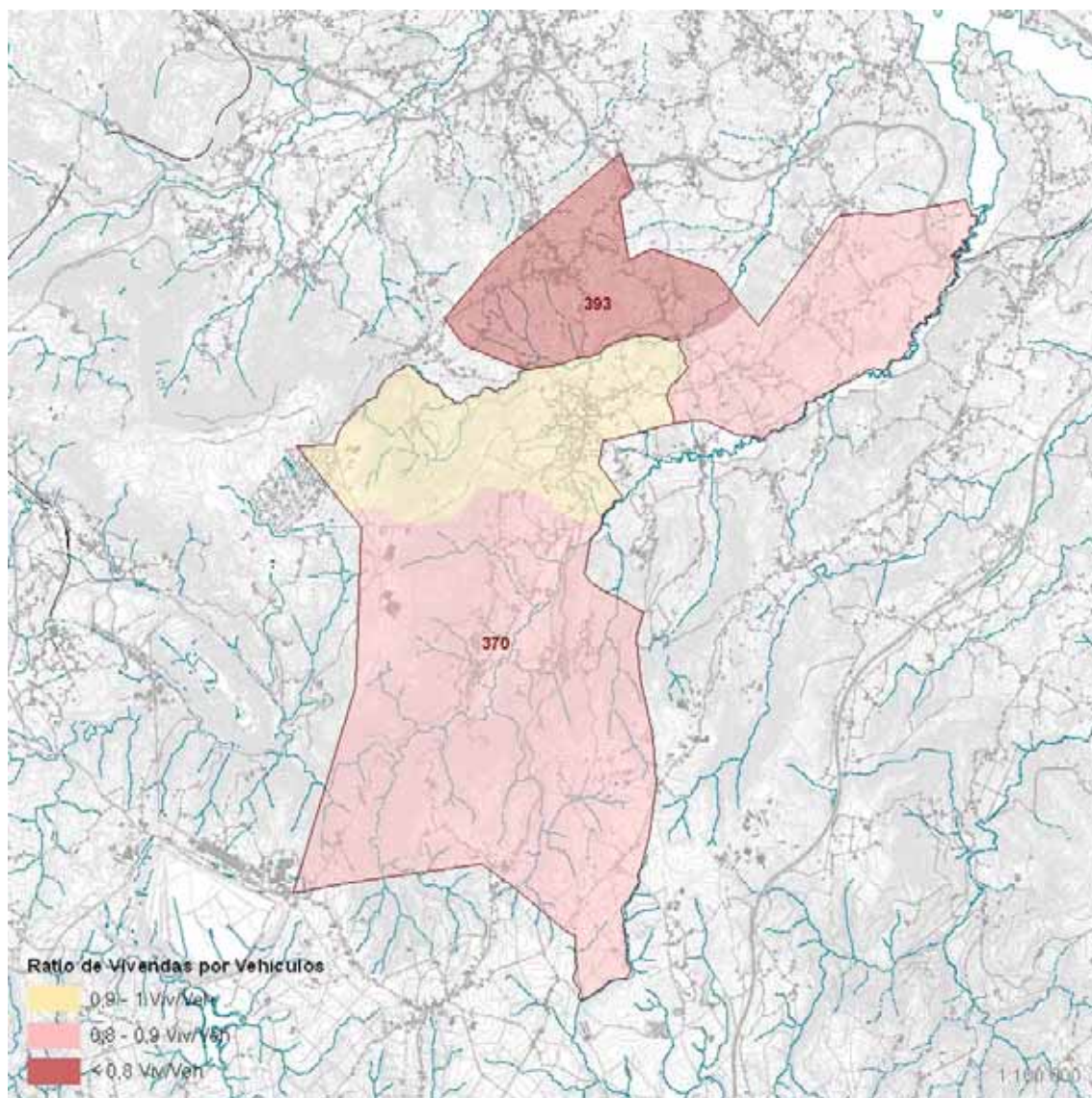


[472] Imaxe 4.9.03. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O terceiro indicador estuda a localización do turismo como elemento fundamental que define as apetencias no modelo de asentamento establecido na área urbana. A imaxe 4.9.04 reflicte un lixeiro troco respecto á vivenda vista anteriormente. Son as parroquias de Sergude e Tabeaio as que soben de nivel en detrimento de Vigo e Cañás, confirmando a privilexiada situación que exerce o paso dunha vía de primeiro orde como é a N-550.

Estes números tamén reflicten a maior proporción de vehículos fronte á vivenda para tódolos distritos e sección censais, nos que o núcleo de Carral concentra a maior proporción de vehículos dentro do termo municipal.

A imaxe 4.9.05 corrobora o visto ata o de agora para os concellos anteriores, onde unha concentración de vivenda e poboación contempla unha moderación do ratio de vehículos. Neste caso, non chega a ser favorable, pois o crecemento do núcleo de Carral é relativamente novo en comparación cos núcleos de maior asentamento no tempo coma Sada ou Betanzos (Kagermeier, 1995).



[473] Imaxe 4.9.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Neste caso, a dependencia do transporte privado cara o polígono industrial e mesmo cara a cidade herculina (17 Qm²) da que segue a demandar servizos ou postos de traballo resulta un factor a ter en conta. Máis singular resulta o dato aportado polas parroquia de Tabeaio que rexistra unha forte dependencia to vehículo privado por mor da súa excelente accesibilidade.

Os datos non reflicten os mesmos resultados no caso da concentración de vivenda illada como acontece noutros concellos da contorna, pois as parroquias de Vigo e Cañas se sitúan en valores medios. Compre dicir que as diferenzas no rango de valores son moi pequenas, polo que debemos tomar o resultado definitivo con mesura dentro deste orde de magnitude.

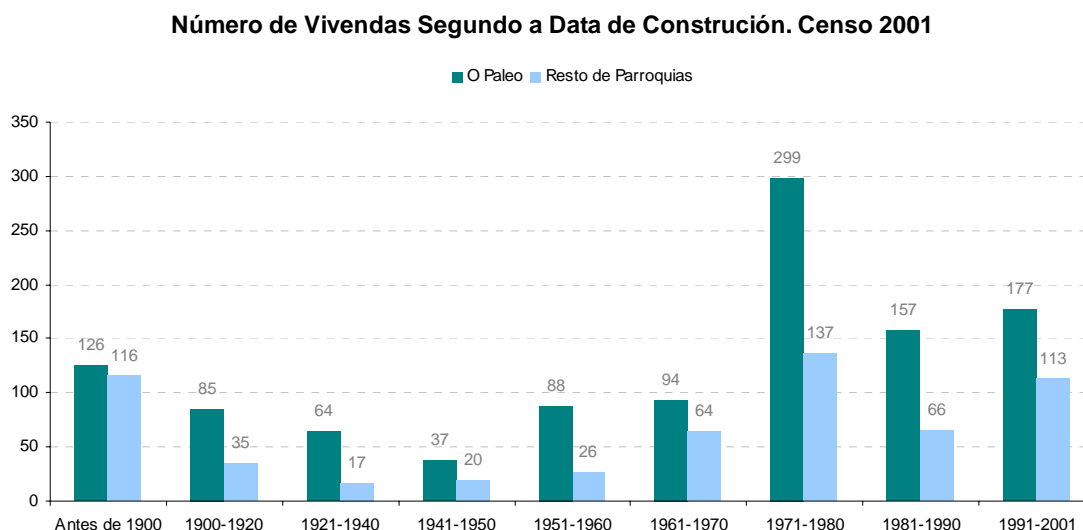
Finalmente, o índice de motorización era de 393 e 370 vehículos por cada mil habitantes para cada un dos distritos. Valor que supera os 500 vehículos⁴¹⁸ para o ano 2008.

⁴¹⁸ Dato elaborado para esta tese segundo o número de habitantes e vehículos de cada termo municipal para os anos 1998 a 2008.

4.9.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

O planeamento urbanístico en Carral actuou con maior claridade que noutros concellos cun nivel de complexidade maior, coma elemento ordenancista dentro da política de asentamentos das distintas corporacións municipais. A potenciación do núcleo principal, a ordenación da incipiente concentración no aglomerado de Tabeaio e a cobertura legal de dar licenzas para autoconstrucción de vivendas unifamiliares nos acoutados núcleos rurais.

Neste senso, o comportamento das parroquias agás a da capital municipal é similar ao daquelas parroquias máis afastadas da dinámica urbana nas que se atopan os concellos da primeira coroa metropolitana.



[G195] Gráfico 4.9.11. Número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

A supremacía co núcleo de Carral fronte ao resto do termo municipal, obsérvase dende principios do século XX, onde o equilibrio inicial se rompe xa na primeira década. Será o estoupido inmobiliario dos anos setenta en conxunto co regreso de parte dos emigrantes que marcharan nos anos cincuenta e sesenta o que fixa a sinal de alarma na necesidade de contar cun instrumento de ordenación do proceso edificatorio, que se ben non chega a superar nas dúas décadas posteriores o nivel acadado nos anos setenta, si supera ás décadas anteriores.

Como tivemos oportunidade de ver nos gráficos das follas precedentes, os datos intercensais aportados nesta tese fan indicar que estamos a experimentar a maior suba de tódalas décadas estudadas.

A. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1984.

A falta dun planeamento propio no termo municipal de Carral non evitou que na década dos setenta o municipio experimentara unha suba notable do parque edificado. Como podemos observar, pese á crise económica que deu lugar a suba do cru, esta década resulta clave para comprender os inicios da creación dunha área urbana que se ía consolidar nos comezos do século XXI e que nestes momentos precisa de instrumentos de ordenación que escapen do ámbito estritamente municipal.

Os documentos estudados, tanto a nivel supramunicipal coma o Plan Comarcal Cidade das Rías, como as Normas Subsidiarias de 1984 poñen en evidencia esta cuestión como parte fundamental da capacidade organizativa do feito urbano:

La Búsqueda del equilibrio del término en cuanto a las determinaciones a tomar para su desarrollo urbanístico, que abarcan fundamentalmente los siguientes puntos:

- *Dependencia de A Coruña.*
- *Introducción en la Comarca de As Mariñas (área metropolitana).*

Las Metas a conseguir serían:

- *Dotación de infraestructuras.*
- *Conservación de zonas naturales (...) en el parque natural de las dimensiones adecuadas que necesitará el área metropolitana de A Coruña.*
- *Preparación de suelo industrial.*

NSP 1984. Memoria de Ordenación. 2.3 Fines y Objetivos.

Entre os criterios de ordenación se establecen, por unha banda a potenciación dos núcleos de poboación coincidentes coa estrutura parroquial, e por outra o desenvolvemento de sectores de uso industrial. Baixo estes preceptos o núcleo de Carral pasará a consolidarse como centro de servizos capaz de albergar a maior parte do crecemento poboacional e de vivendas que se estenderá máis aló do ano 2009.

Respecto ás vías de comunicación, a construción nas súas beiras é menor que noutros concellos, atendendo principalmente a unha menor presión demográfica é de vivenda secundaria. A este respecto a normativa das NSP sinala:

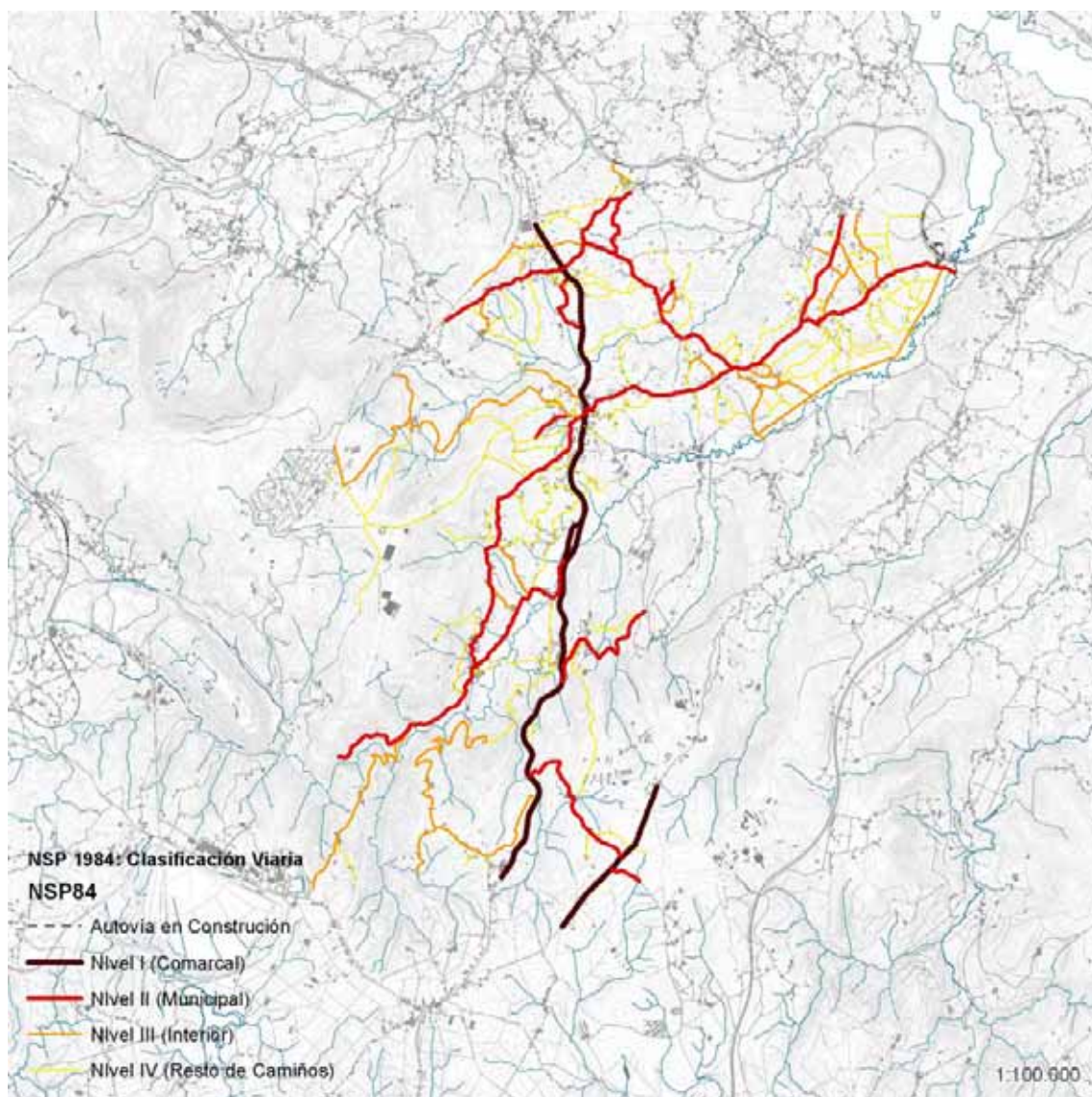
“Aunque aparecen nuevas viviendas dispersas, sobre todo en desarrollo lineales a lo largo de las vías de comunicación, la orografía del municipio, así como la fuerte parcelación del mismo y la práctica inexistencia de grandes fincas contribuyeron a limitar en gran medida la aparición de estos desarrollos residenciales, siendo inexistentes en el término municipal los núcleos densos de creación reciente en desarrollos de vivienda secundaria.”

NSP 1984. Normativa Urbanística. 9-7. Zona Z-1. Suelo no Urbanizable no Protegido.

Por tanto, a estrutura viaria permanecía cunha funcionalidade maior que nos accesos á cidade central, salpicada por núcleos rurais concentrados en pequenas agrupación que de media tiñan 9 vivendas (NSP, 1984).

Xerarquía Viaria. NSP 1984	
Código	Denominación
A-6	Autovia del Noroeste (Non Construída en 1984)
TIPO I COMARCAL	
N-550	De A Coruña a Tui
AC-542	Betanzos AC-840 - Mesón do Vento N-550
TIPO II MUNICIPAL	
021-019	De CP-1704 (Cañas) a CP-2103 (Calle)
021-024	De CP-2103 a CP-1708 (Gosende)
021-028	De N-550 (Tarroeira de Tabeaio) a N-550
021-094	De CP-2105 (Carral) a 021-099
CP-2104	De Carral a Meirama
CP-1708	De Castelo a Andeiro
CP-2102	De Pontelago a Souto
CP-2101	De N-550 a As Travesas
AC-222	Herves N-550 - Montouto AC-542
CP-2103	De CP-1708 a Sergude
CP-1704	De Cambre a Carral
AC-223	As travesas AC-542 - Xanceda AC-524
CP-0106	De Ameas a Oza dos Ríos
TIPO III INTERNO	
017-067	De Anceis a 021-076
021-001	De CP-1704 (Ameas) a CP-0106 (Taramuño)
021-002	De CP-0106 (Taramuño) a San Roque (T.M. Cambre)
021-003	De 021-001 (S. Vicente de Vigo) a CP-0106 (Balbén)
021-005	De CP-1704 a 021-003 (S. Vicente de Vigo)
021-012	De CP-0106 (Tablas) a 021-103
021-015	De CP-1704 (Cañas) a 021-012
021-026	De CP-1708 (Corpo Santo) a N550 (Tarroeira de T.)
021-031	De CP-1708 (Tarroeira de Tabeaio) a Vilamouro
021-036	De CP-2105 (Cabrois) a 031-063 (Monte Xalo)
021-041	De CP-2014 a CP-2405 (T.M. Ordes)
021-042	De CP-2104 (Esperante) a CP-2102 (Horta de Conde)
021-044	De 021-054 a límite de T.M. Ordes
021-054	De 021-047 (Montemeán) a N-550
021-069	De N-550 (Tarroeira de Tabeaio) a 021-071
021-072	De 021-071 a 021-073 (lim. con T.M. Cambre)
021-073	De CP-1708 a N-550 (T.M. Cambre)
021-078	De CP-2103 (Calle) a 021-019 (Calle)
021-083	De CP-1704 (Ameas) a 021-082
021-103	De 021-015 (Cañas) a 001-035 (T.M. Abegondo)
021-104	De 021-105 (Cañas) a 021-015
021-105	De CP-1704 (Cañas) a CP-1704 (Cañas)
021-113	De CP-2102 (Horta do Conde) a CP-2104 (Paiolante)
021-117	De CP-0106 (Taramuño) a 021-068 (Abrigosa)
021-118	De 021-020 (Cañas) a CP-1704 (Cañas)
031-052	De 031-020 (Castelo) a T.M. de Carral
031-063	De CP-2105 a T.M. de Carral
CP-2105	De Carral a Castelo

[T159] Táboa 4.9.03. Xerarquía Viaria NSP 1984
Fonte: Elaboración Propia NSP 1984



[474] Imaxe 4.9.05. Plano de Clasificación das estradas do termo municipal.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de 1984.

A xerarquía viaria virá condicionada pola forte presenza da N-550 Coruña-Santiago-Pontevedra-Tui que atravesa o concello de Norte a Sur. O viario secundario unirá os núcleos principais cos centros parroquiais e os concellos limítrofes. Por último, un terceiro nivel completa os enlaces entre as parroquias.

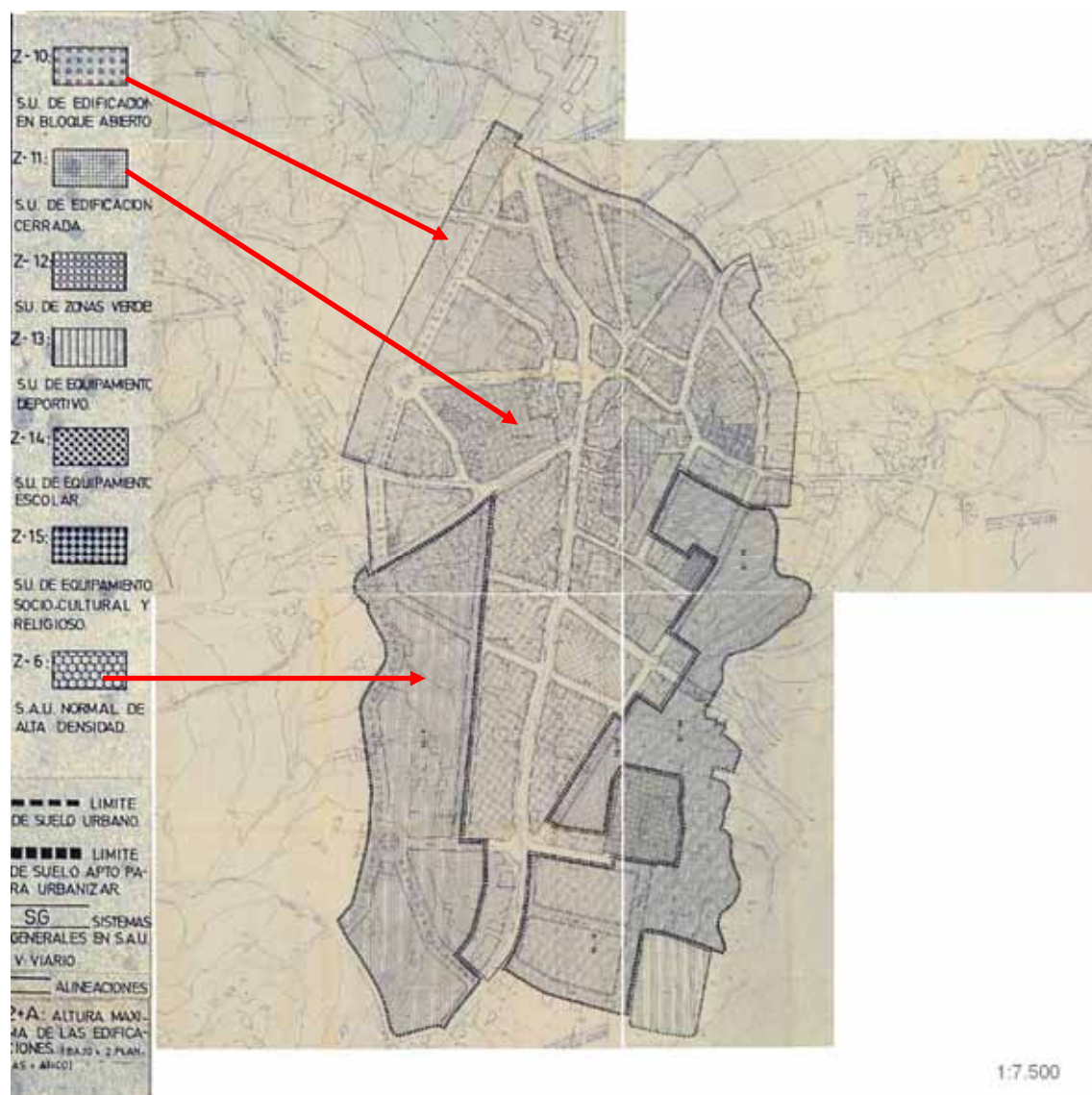
A imaxe 4.9.10 describe o núcleo de Carral no punto de mellor accesibilidade municipal, situado estratexicamente entre os ríos Brexa e Barcés, coma encrucillada entre os vales orientais cara a ría de Betanzos e a parroquia de Celas en Culleredo.

En canto á **ordenación** proposta, as NSP concentran no devandito núcleo a capacidade residencial, deixando un amplo marxe de manobra tanto na Ordenanza Z-8 de solo urbano de núcleo rural (147 Ha) coma no solo rústico, denominado nas NSP 1984 coma non urbanizable non protexido (3368 Ha).

Solo Urbano. NSP 1984							
id	Clase de solo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupación (%)	Retranqueos (m)	Fronte Mín (m)	Edific (m2/m2)
Z-8	Entidades Rurais de Poboación	444	6 (B+1)	50	3	10	0,2
Z-9	Residencial de Baixa Densidade	300	10 (B+2)	50	3		0,15
Z-10	Residencial en Bloque Aberto		12,6 (B+3)			16	1
Z-11	Residencial de Edificación Pechada		14,8 (B+4)			5	
Z-12	Zonas Verdes de Dominio e Uso Público						
Z-13	Equipamento Deportivo		6,5 (B+2)	50			0,46
Z-14	Equipamento Escolar		10 (B+3)	50			0,3
Z-15	Equipamento Socio-Cultural e Relixioso		10 (B+3)		5		0,3

[T160] Táboa 4.9.04. Ordenanzas de Solo Urbano. NSP 1984
Fonte: Elaboración Propia NSP 1984

As ordenanzas de solo urbano establecen unha ordenación específica para o núcleo de Tabeaio en residencial de baixa densidade que serva para orientar as expectativas urbanísticas dos propietarios do solo nesa parroquia.



[475] Imaxe 4.9.06. Fotomontaxe de Planos de Zonificación do Solo Urbano e Apto para Urbanizar. NSP 1984.
Fonte: NSP 1984.

O núcleo de Carral reserva para si as tipoloxías densas tanto de bloque aberto nos bordes da delimitación coma de mazá pechada para os cuarteiróns interiores. Coma novidade, se propón a realización dun bulevar na marxe esquerda que sirva de alternativa ao paso da N-550 polo centro do núcleo. Como podemos ver na imaxe seguinte (4.9.07) se puido construír a devandita vía, pero a súa funcionalidade como viario alternativo resulta escasa, entre outras razóns polo trazado e as características do mesmo. Sirve entón como viario local que posibilita a creación dunha pequena malla urbana que dará soporte a nova vivenda en bloque do núcleo, allea á tradicional densificación da travesía da N-550 (Nárdiz, 2008).



[476] Imaxe 4.9.07. Ortofoto do Núcleo de Carral co novo viario executado. Ano 2008.
Fonte: Google Earth. Elaboración Propia.

A estrutura urbana así descrita se completaría con dúas pezas de solo urbanizable (apto para urbanizar) a cada lado da N-550 cara o sur do núcleo. Pezas que non foron desenvolvidas pese a contar cunha media-alta densidade.

Solo Urbanizable. NSP 1984								
id	Clase de solo	Nome	Superficie (m2)	Edific (m2/m2)	Aproveit (m2)	Densidade (Viv/Ha)	Altura Max (m)	Sistemas Xerais (m2)
Z-5	SAU Residencial de Baixa Densidade	O Castelo	423.184	0,03	12.696	10	7	0
Z-6	SAU Residencial de Alta Densidade	S-1	64.500	0,6	38.700	60	12	14.900
		S-2	70.700	0,6	42.420	60	12	10.990
Z-7	SAU Industrial	S-1	332.400	0,23	76.452		10,5	136.300
		S-2	439.100	0,23	100.993		10,5	204.600
Total			1.329.884		271.261			366.790

[T161] Táboa 4.9.05. Ordenanzas de Solo Urbanizable. NSP 1984
Fonte: Elaboración Propia NSP 1984

Os desenvolvementos urbanísticos restantes son unha actuación de iniciativa privada de baixa densidade iniciada no termo municipal de Cerceda pero que por ser do mesmo propietario se insiste na súa urbanización. O concello de Carral insta á creación dunha sociedade de conservación propia que se faga responsable do mantemento da mesma sostida polos propietarios dos soares resultantes.

A incorporación ás dinámicas urbanas, máis aló da creación de urbanizacións de vivenda illada cunha arriscada pero clara compoñente mercantil, se efectuará na clasificación de solo para uso industrial. Este solo, se apoiará na vía principal de comunicación entre os núcleos de Carral e Tabeaio, ocupando unha antiga zona de bosque de ribeira e plantacións forestal. En total, son 136 Ha. De solo a transformar.

Completa este percorrido pola ordenación o tratamento do solo rústico, con especial protagonismo das bacías fluviais. O solo de protección forestal abarca unha parte importante do val de Barcia coincidente coa área de maior pendente, reservado como futuro parque metropolitano integrado na área urbana da Coruña.

Solo Rústico. NSP 1984							
id	Clase de solo	Tipo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupación (%)	Retranqueos (m)	Fronte Mín (m)
Z-1	Solo non Urbanizable non Protexido	Viv Unifamiliar	1.332	6 (B+1)	10	5	20
		Outros Usos	2.220	5	12	5	20
Z-2	Solo non Urbanizable de Protección Especial	pazos, castros e monumentos					
Z-3	Solo non Urbanizable de Protección Forestal		4.440	4	6	10	
Z-4	Solo non Urbanizable de Protección Fluvial						

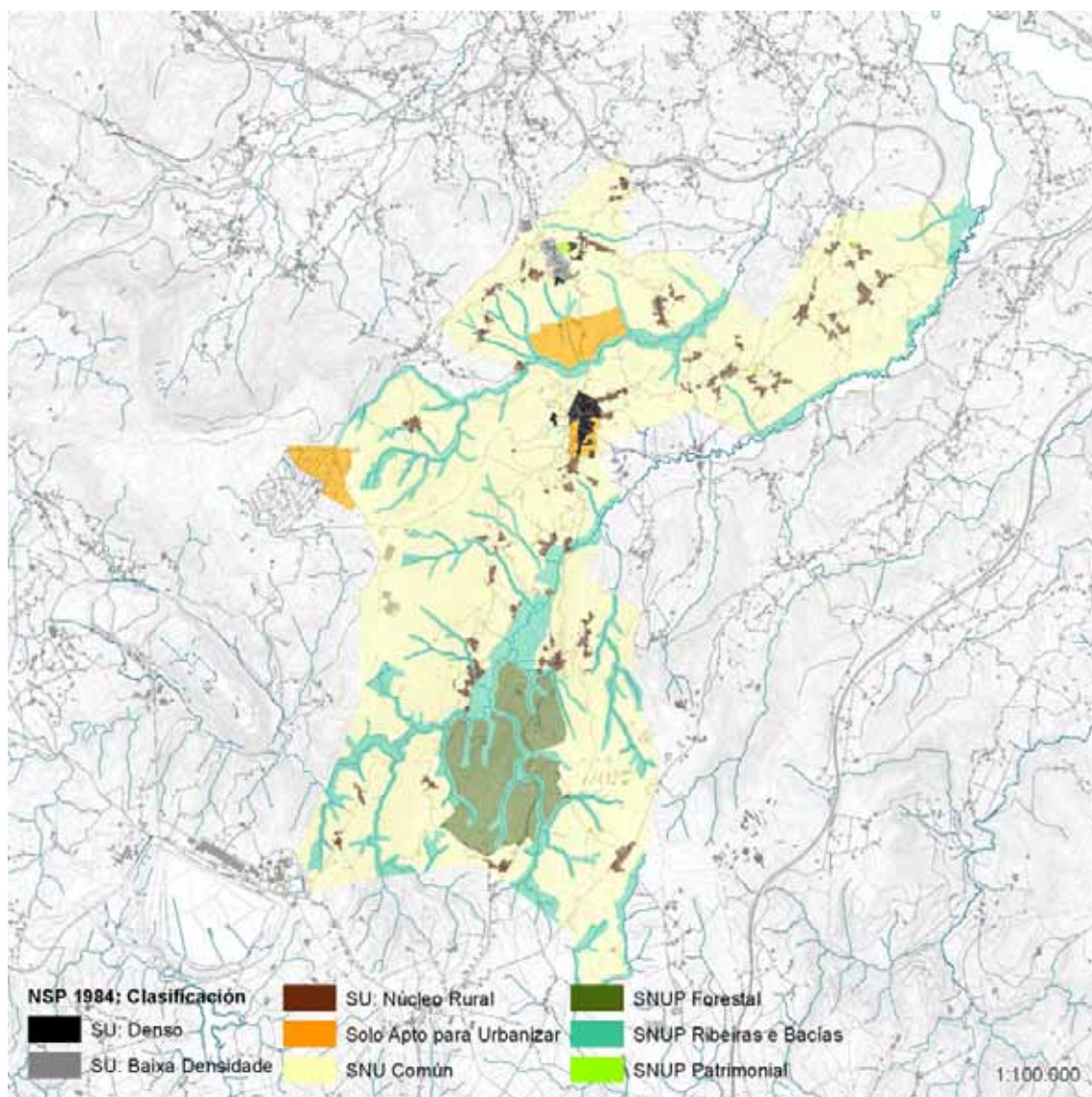
[T162] Táboa 4.9.06. Ordenanzas de Solo Rústico. NSP 1984
Fonte: Elaboración Propia NSP 1984

Sen embargo, un terzo do solo rústico pasa ao réxime común, que contempla a posibilidade de construír vivenda unifamiliar illada cumprindo coas determinacións das NSP. Factor, que será aproveitado especialmente na estrada provincial DP-1704 Cambre-Carral ao seu paso polas parroquias de Vigo e Cañás, para o establecemento de vivendas tipo chalé tanto ao longo das vías perpendiculares coma conformando pequenas agrupacións de nova creación.

NSP 1984	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	192
Solo Urbano: Residencial	45
Solo Urbano: Industrial	0
Solo Urbano: Núcleo Rural	147
Solo Apto para Urbanizar	136
Solo Rústico Común	3.368
Solo Rústico Protexido	1.109
Total	4.805

[T163] Táboa 4.9.03. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1986.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1986.

Segundo o modelo proposto, podemos distinguir as diferenzas respecto ao veciño concello de Abegondo pese a contar cun nivel poboacional equivalente. O paso da N-550 resulta ser un elemento fundamental no papel que xoga este concello; cun núcleo potenciado como centro de servizos e un área industrial en plena expansión.

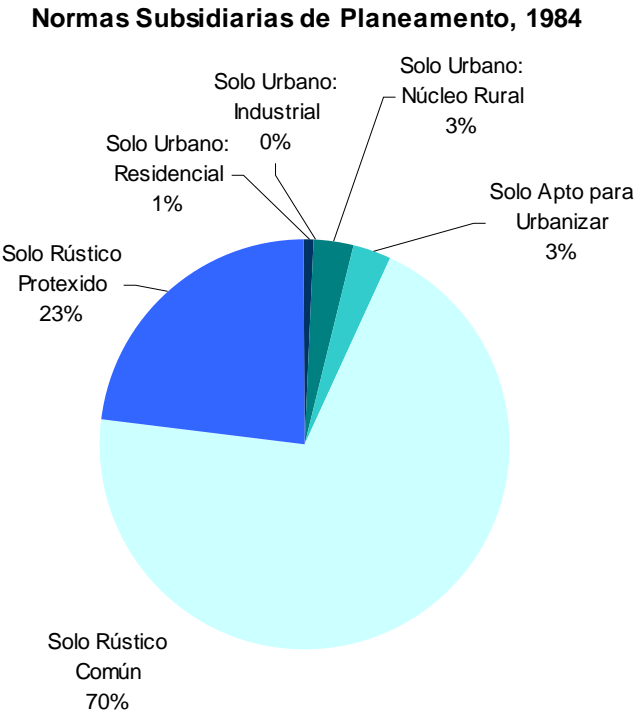


[477] Imaxe 4.9.08. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1986.
Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación..

O solo rústico ocupa unha superficie que supera o 90% da superficie total do concellos. O solo de núcleo rural, cun 3% estableceuse a raíz de cálculos de densidade, tamaño e disposición das vivendas, conformando un filtro polo que varias entidades dos 98 núcleos do nomenclator non acadaron as condicións para poder pasar a esa clasificación. Na imaxe 4.9.08 distínguense con claridade o tamaño e a localización dos núcleos afastados das zonas de maior pendente.

Existe un 3% de solo apto para urbanizar maioritariamente situado cun criterio de orde que facilite a compacidade e a localización industrial sen penalizar a mobilidade interna do concello, agás a situación da Urbanización O Castelo, no Monte Xalo, para dar resposta a un mercado claramente extramunicipal orientado a vivenda secundaria.

Por último o solo urbano de Carral e Tabeaio acada exclusivamente o 1% da superficie total do concello, o que da idea da súa complexión interna, e que constituíu unha das súas maiores apostas como criterio de ordenamento.

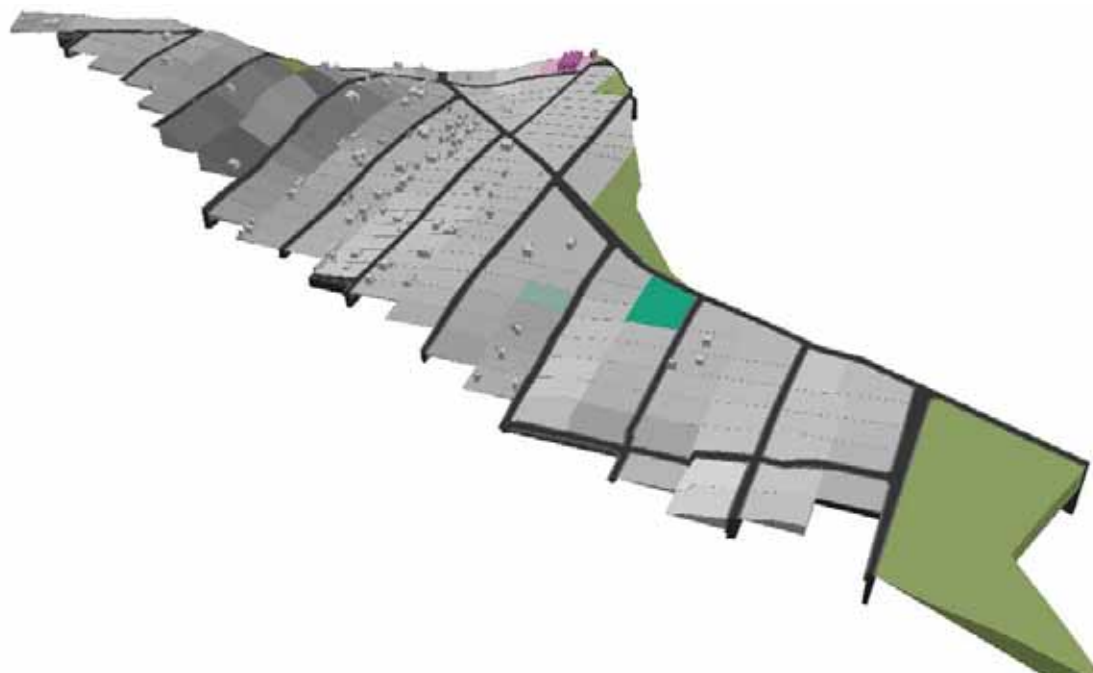


[G196] Gráfico 4.9.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Cambre nas NSP 1984.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1984

O solo desenvolvido neste período se corresponde coa Urbanización O Castelo nos Montes do Xalo, mentres que o solo industrial foi obxecto dunha Modificación Puntual aprobada o 21.05.1992 para incorporar solo residencial de baixa densidade a carón do río Brexa e incorporar terreos que serviron para redelimitar a zona industrial.

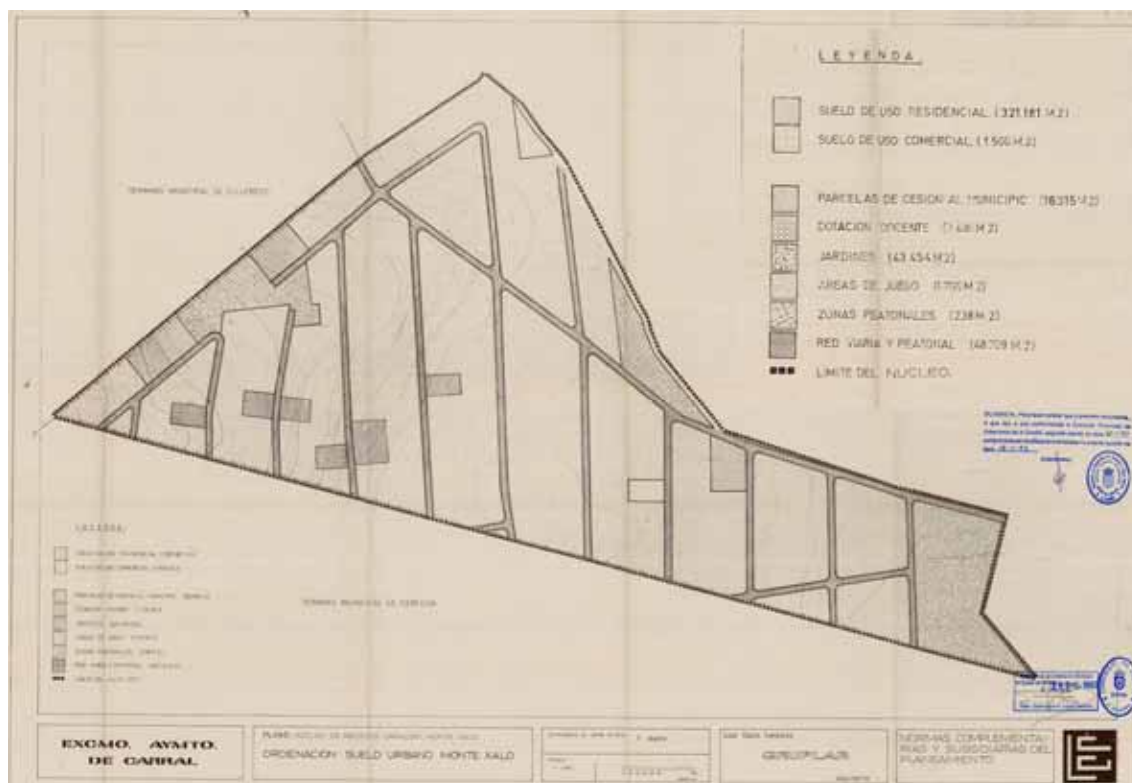
NSP 1984						
Figura	Nome	AD	Nome abreviado	Superficie m ²	% sub	% total
PP	O Castelo. Monte Xalo	23-jul-81	Monte Xalo	423184	100%	49%
subtotal NSP 1984				423.184	100%	49%

[T164] Táboa 4.9.04. Superficie Desenvolvida segundo as NSP 1984
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1984.

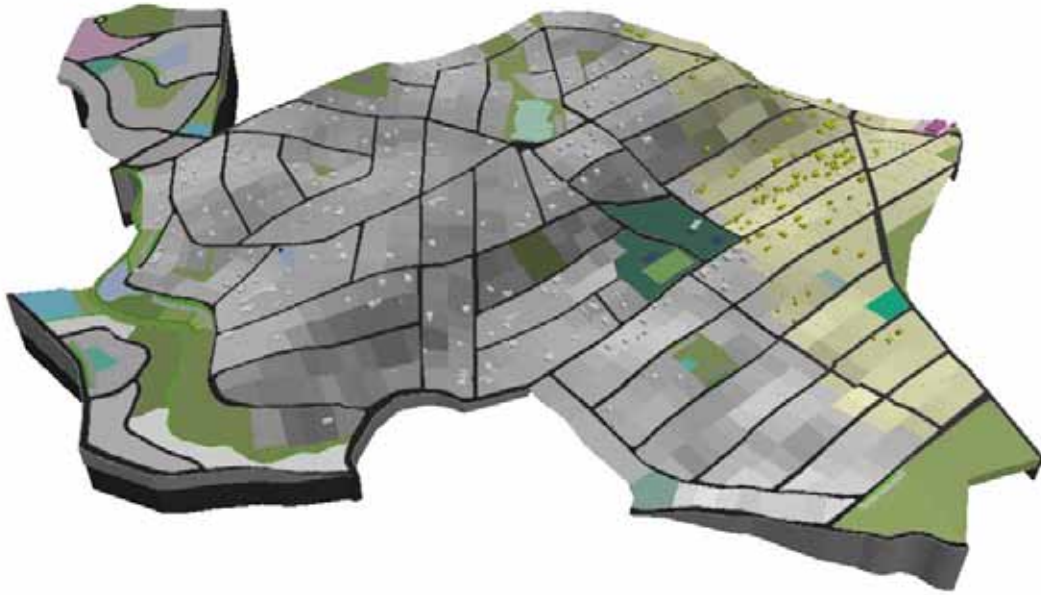


[478] Imaxe 4.9.09. Ordenación do Solo Urbano Monte Xalo NSP 1993.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

A iniciativa do Monte Xalo responde ao interese particular do propietario único do solo para desenvolver en baixa densidade unha extensa zona que supera as 1,5 Ha, repartida entre dous concellos. Si ben, o concello de Cerceda que xa dispuña de Normas Subsidiarias no ano 1980 puido adecuar as determinacións urbanísticas do citado plan, o veciño concello de Carral carecía dunha norma propia que regulara estas actuacións. Os criterios de ordenación establecían unha autonomía considerable da actuación dada as distancias aos núcleos principais (8 Qm a Cerceda e 18 a Coruña).



[479] Imaxe 4.9.10. Plano de Solo Urbano no Monte Xalo segundo as NSP 1993.
Fonte: Ordenación Solo de Monte Xalo. NSP 1993.



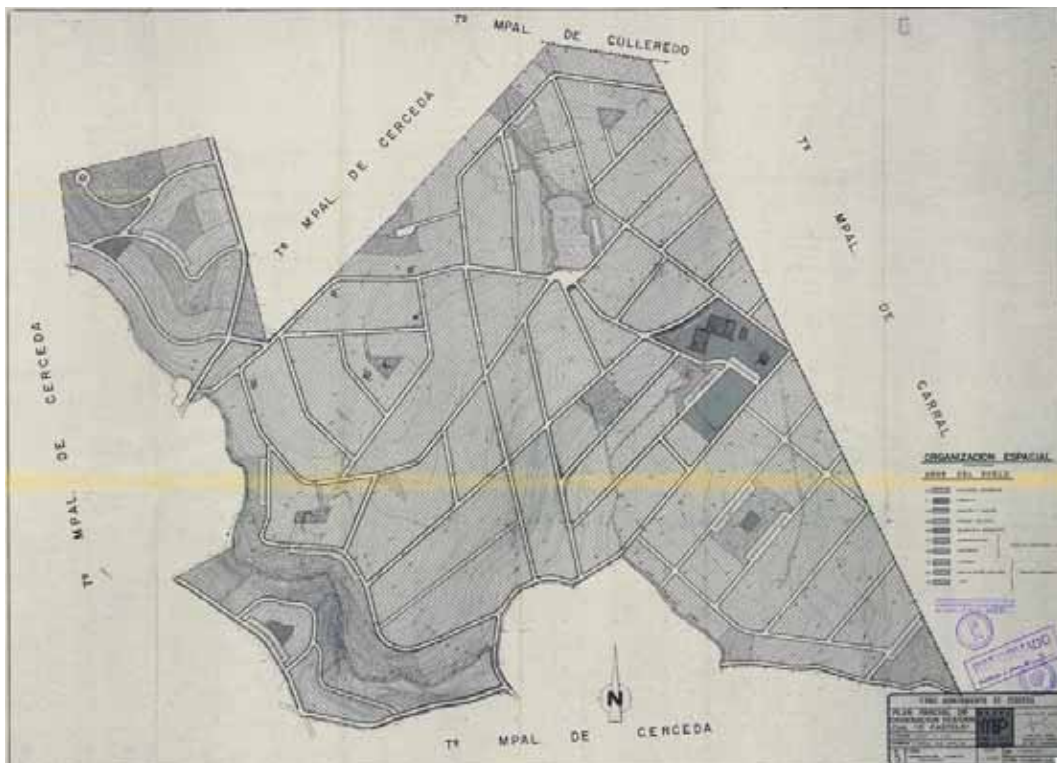
[480] Imaxe 4.9.11. Ordenación completa do Ámbito da Urbanización O Castelo.
Fonte: Elaboración Propia.

Así na memoria do citado Plan Parcial pódese ler;

“Dentro del área de influencia de la ciudad de La Coruña, O Castelo, se manifiesta como una oportunidad de dar al inversor en bienes inmuebles la posibilidad de adquirir una parcela y construir una vivienda unifamiliar en un lugar sano, limpio y alejado de una vida urbana bulliciosa y agobiante.”

Memoria PP O castelo, II.3 Oportunidad del Plan, 1981

Esta experiencia supón a incorporación dos modelos expansivos norteamericanos en parcelas mínimas de 1.500 m² e capacidade para máis de 700 vivendas desligadas de toda rede urbana.



[481] Imaxe 4.9.12. Plano de Zonificación da Urbanización O castelo. 1981.
Fonte: PP Urbanización O castelo 23.07.81.

B. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1993.

Unha das razóns da revisión das Normas Subsidiarias de Planeamento do concello de Carral é produto do cambio normativo que se produciu no período de vixencia das mesmas. En efecto, neste tempo se redacta unha nova Lei estatal (Texto Refundido no Decreto 11/1992 de 26 de xuño) e anteriormente a Lei de Adaptación da Lei do Solo a Galicia 11/1985 máis coñecida como LASGA. Tamén cambia a Lei sectorial de estradas do Estado⁴¹⁹ e aparece a Lei de estradas de Galicia⁴²⁰ e a Lei de Augas do 2 de agosto de 1985.

Porén, como teremos oportunidade de analizar nas seguintes páxinas, este cambio traerá consigo unha revisión máis profunda das ordenanzas de edificación incrementando notablemente a superficie dispoñible para nova edificación tanto nas entidades de carácter rural coma nos núcleos principais que fará revitalizar a actividade construtiva (NSP, 1993). Asemade a inminente posta en servizo de solo industrial facía prever unha necesidade de acelerar os procesos construtivos para dar resposta á nova situación.

As predicións en canto a poboación e vivendas do planeamento xeral para un horizonte de dez anos (2002) é de chegar aos 5.659 habitantes, cifra que se alcanza no ano 2009; e de acadar as 2.378 vivendas para ese mesmo ano, o que supón un incremento do parque en 631 vivendas de nova construción. A vixencia actual das Normas fixo que o parque de vivendas aumentara un 185% dende 1991 ata o 2009 cun total de 4.059 novas vivendas fronte as 2.190 do censo de 1991⁴²¹.

Respecto ao solo urbano de Carral, se amplía o seu ámbito incorporando os solos limítrofes aos que se lle dera servizo de infraestruturas na década anterior, se substitúen os solos aptos para urbanizar por solo urbano de ordenanza de aplicación directa e unidades de execución a desenvolver mediante estudo de detalle para axilizar a súa tramitación segundo as NSP de 1993 (Memoria de Ordenación, páx. 32-33). A nova avenida proposta reduce as súas dimensións⁴²² quedando coma unha nova rúa que da servizo local á nova edificación en bloque pechado.

O paso a solo urbano (encaixado no núcleo rural existente de recente formación segundo a terminoloxía da LASGA –art.18-) do SAU de baixa densidade no Monte Xalo evidencia unha perentoria necesidade de organizar unha peza de solo autónoma, illada e desconectada das redes infraestruturais. A resposta consiste en crear unha ordenanza específica que dea continuidade ao Plan Parcial aprobado no ano 1981 para o termo municipal de Cerceda.

⁴¹⁹ Ley 25/1988 de 29 de Julio de Carreteras del Estado.

⁴²⁰ Lei 6/1983 de 22 de Xuño de Estradas de Galicia.

⁴²¹ Segundo o documento de Memoria das NSP 93, a porcentaxe de novas vivendas entre 1970 e 1991 foi do 63%, pasando dun parque de 1.340 vivendas a 2.190 no período estudado.

⁴²² A xustificación deste novo trazado se expón da seguinte maneira: “Unha das determinacións que con máis claridade quedou estancada, foi a circunvalación proposta (...). A xestión desta foi imposible, debido a que o seu trazado non contempla a realidade do parcelario da zona. Na revisión propónse outra, cun carácter moito máis realista e que se desenvolve a través dos límites das parcelas polas que discorre. O Ancho desmesurado proposto nas normas vixentes e reducido considerablemente, xa que creemos esaxerado o sobredimensionado desta vía nas circunstancias actuais.” (Memoria de Ordenación, NSP 1993, páx 31).

Entre os obxectivos das Normas se atopan:

1. A reestruturación funcional do tecido urbano dos núcleos de Carral e Tabeaio, mellorando a macla de usos e utilizando unha malla xerarquizada do viario existente.
2. Considerar a importancia do medio rural fortalecendo o sistema de núcleos xunto co territorio agroforestal do que se serve.
3. Conservación ambiental e protección da paisaxe natural fronte as agresión da dispersión habitacional *“trátase de poñer restriccións ó proceso de construción fora dos núcleos, máis sen chegar ó impedimento total.”* (Memoria de Ordenación, Criterios, NSP, 1993, páx. 41).
4. Mellora das infraestruturas.
5. Integración dos diferentes grupos sociais que residen no concello, mais conservando as súas peculiaridades.

En definitiva, o modelo territorial proposto incide na potenciación do núcleo de Carral, facilitando a xestión do solo nas súas inmediacións, apoiando a construción de novas vías que dean soporte as devanditas construcións colectivas, deixando que a vivenda unifamiliar ocupe as zonas de núcleo rural principalmente das parroquias máis pretas do sistema de comunicación xeral da comarca.

O sistema viario non cambia do xa estudado no anterior apartado, onde o viario estruturante continúa a ser a N-550 para o tráfico de comunicación norte-sur e a DP-1704 Cambre-Carral dará soporte á vivenda unifamiliar de recente construción coa correspondente ampliación de servizos urbanísticos (Nárdiz, 2008).

O estudo da ordenación proposto no planeamento de rango xeral incide na intensificación dos parámetros urbanísticos aplicados para o núcleo urbano, tanto en Carral como en Tabeaio. No primeiro, ábreanse en paralelo novas vías que dan soporte á vivenda colectiva tanto en bloque como formando cuarteiróns.

Solo Urbano. NSP 1993							
id	Clase de solo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupación (%)	Retranqueos (m)	Fronte Mín (m)	Edific (m2/m2)
[1]	Edificación entre Medianeiras	100	14,8 (B+4)			5	
[2]	Edificación en Baixa Densidade	200	6 (B+1)	60	5	10	0,6
[3]	Edificación en Bloque Aberto					16	
[4]	Solo Urbano Residencial de Tabeaio	200	9,2 (B+2)				
NC	Núcleo de Recente Formación (Monte Xalo)	1.500	7 (B+1)	10	5		0,15

[T165] Táboa 4.9.05. Determinacións para o Solo Urbano NSP 1993
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

A substitución do solo apto para urbanizar por unidades de execución integral vai facilitar a xestión do núcleo de Carral pola parte sur do mesmo. Estas unidades manexan edificabilidades máis intensivas respecto a do solo apto para urbanizar das anteriores Normas Subsidiarias e compromenten un menor número de propietarios. En total son 50.000 m² que permiten un aproveitamento de 32.800 m² construíbles. O resto do solo apto para urbanizar pasou a formar parte do solo urbano con aplicación directa de ordenanza.

Unidades de Execución Integral en Solo Urbano. NSP 1993						
Nome	Localización	Ordenanza	Superficie (m2)	Edific (m2/m2)	Aproveit (m2)	Cesións (m2/viv)
UA-1	Estrada N-550 zona sur núcleo Carral	Bloque [3]	5.850	1,2	7.020	28
UA-2	Estrada N-550 zona sur núcleo Carral	Bloque [3]	11.050	1,2	13.260	28
UA-3	Estrada N-550 zona sur núcleo Carral	Bloque [3]	3.150	1,2	3.780	28
UA-4	Área interior. Colexio Carral e N-550	Compacta [1]	7.350	1,2	8.820	28
UA-5	Área noroeste núcleo Carral	Baixa Dens. [2]	22.500	0,4	9.000	28

[T166] Táboa 4.9.06. Determinacións para as Unidades de Execución en Solo Urbano NSP 1993.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

A modificación puntual tramitada con anterioridade á aprobación definitiva das NSP de 1993 recolle un ámbito con aptitudes de seren desenvolvido para uso residencial na gran bolsa de solo urbanizable situada a carón da N-550 entre os núcleos de Carral e Tabeaio. A normativa en vigor, recolle a delimitación desta modificación para non entorpecer a tramitación do Plan Parcial Os Capelos promovido pola SEPES a petición do concello de Carral. Por tanto, as NSP non clasifican novo solo urbanizable máis aló da devandita modificación, máis se produce de feito un movemento como solo urbano do anteriormente clasificado como apto para urbanizar, sen que se activase a figura de desenvolvemento correspondente.

Solo Urbanizable. NSP 1993							
Clase de solo	Nome	Superficie (m2)	Edific (m2/m2)	Aproveit (m2)	Dens (Viv/Ha)	Altura Max (m)	Sistemas Xerais (m2)
SAU Residencial	S-3	221.700	0,4	88.680	15	7	34.350
	S-1	201.130	0,8	160.904		7,5	9.800
SAU Industrial	S-2	439.100	0,8	351.280		7,5	204.600
Total		861.930		600.864			248.750

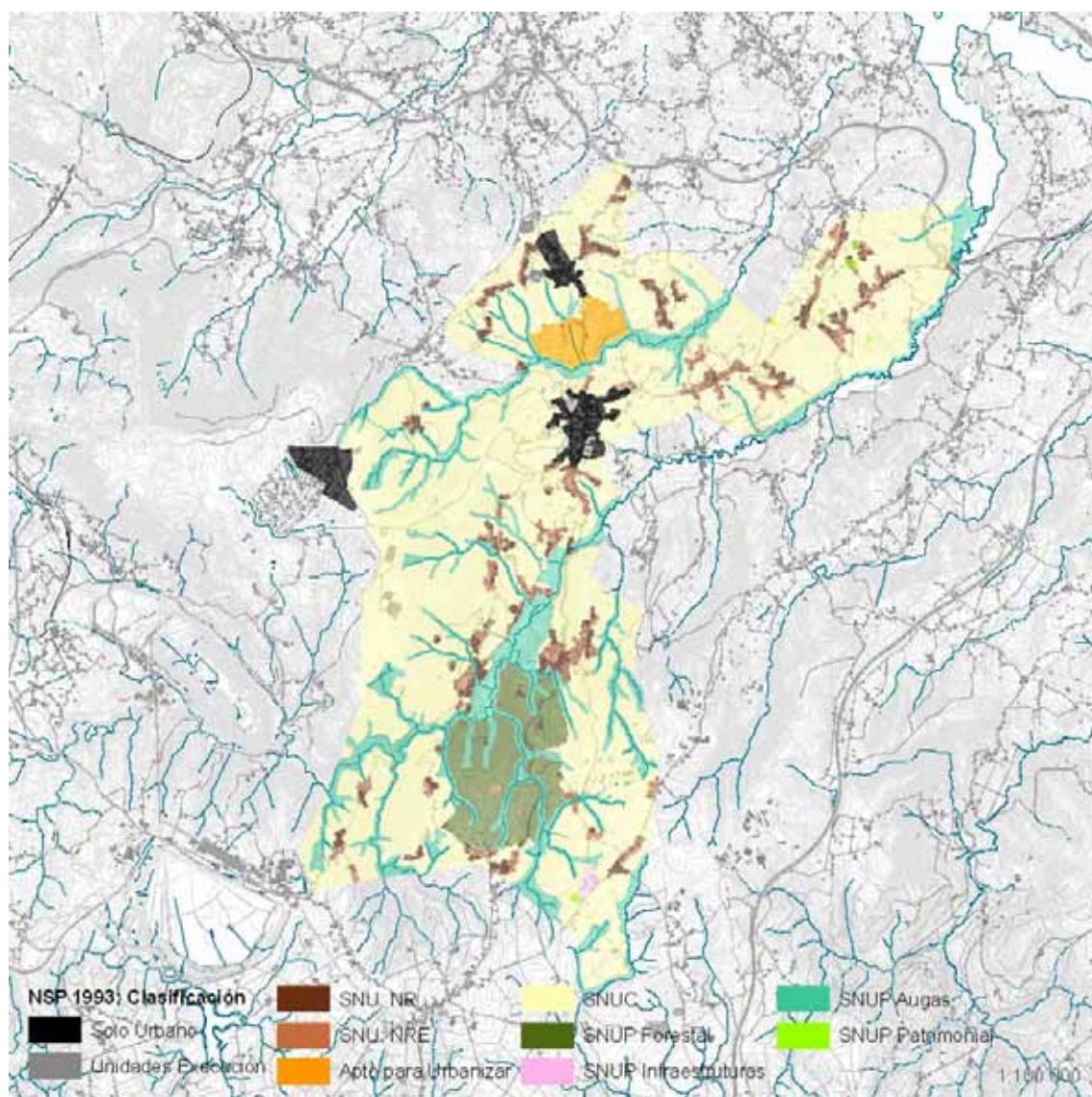
[T167] Táboa 4.9.07. Determinacións para o Solo Urbanizable NSP 1993.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

Finalmente, os núcleos rurais se encadran dentro da clasificación do solo non urbanizable de núcleo rural baixo dúas categorías. A Primeira correspóndese co núcleo propiamente dito, delimitado segundo criterios de densidade e número de vivendas, mentres que a segunda pasa a ser un área de tolerancia (art. 23 NSPP para Galicia) con menores índices de ocupación.

Solo Rústico (Non Urbanizable). Ordenanzas en Núcleo Rural. NSP 1993						
Clase de solo	Tipo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupación (%)	Retranq (m)	Fronte Mín (m)
Solo non Urbanizable non Protexido	SNUC 1 (agrícola)	2.000	7 (B+1)	6	5	20
	SNUC 2 (outros usos)	4.000		6	5	20
Solo non Urbanizable de Núcleos Rurais	SNUN	600	7 (B+1)	30	3	12
	SNUA	800	7 (B+1)	20	5	14

[T168] Táboa 4.9.08. Determinacións para o Solo Non Urbanizable (Común e de Núcleo Rural) NSP 1993.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

Dentro do solo rústico común se tolerará a construción de vivenda unifamiliar con determinacións urbanísticas que tentarán encouzar estas vivendas cara os núcleos mais no se erradicará este uso ata a chegada da Lei 9/2002.



[482] Imaxe 4.9.13. plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Carral segundo as NSP-1993.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

A imaxe 4.9.13 amosa a transformación experimentada segundo o planeamento urbanístico. Aparece con nitidez o solo urbano que por mor da incorporación da parcelación do Monte Xalo ademais da redelimitación cara o exterior nos ámbitos anteriores, incrementa a súa superficie de 45 a 147 Ha o que supón un aumento do 348%.

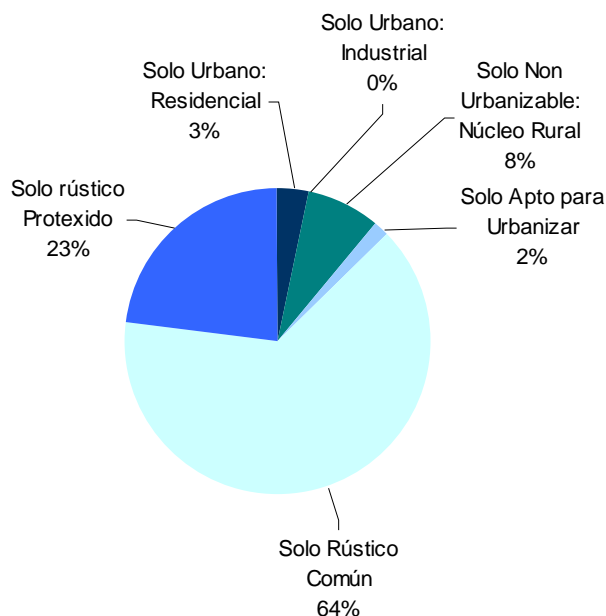
NSP 1993	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	536
<i>Solo Urbano: Residencial</i>	157
<i>Solo Urbano: Industrial</i>	0
<i>Solo Urbano: Núcleo Rural</i>	379
Solo Apto para Urbanizar	82
Solo Rústico Común	3.085
Solo rústico Protexido	1.102
<i>Total</i>	4.805

[T169] Táboa 4.9.05. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1993.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1993.

Tamén a delimitación do solo nos núcleos rurais se incrementa notablemente, pois pasa de 147 a 349 Ha, o que supón un incremento do 257% representando un 8% da superficie municipal, superando en 5 puntos as anteriores Normas.

Como consecuencia do transvase de solo urbanizable a urbano (lembramos que se produce sen que se teña aprobado ningún planeamento parcial), e dunha delimitación que aínda está por desenvolverse, a superficie pasa a 82 Ha. fronte as 136 que definían as anteriores Normas.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1993



[G197] Gráfico 4.9.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Carral nas NSP 1993.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1993.

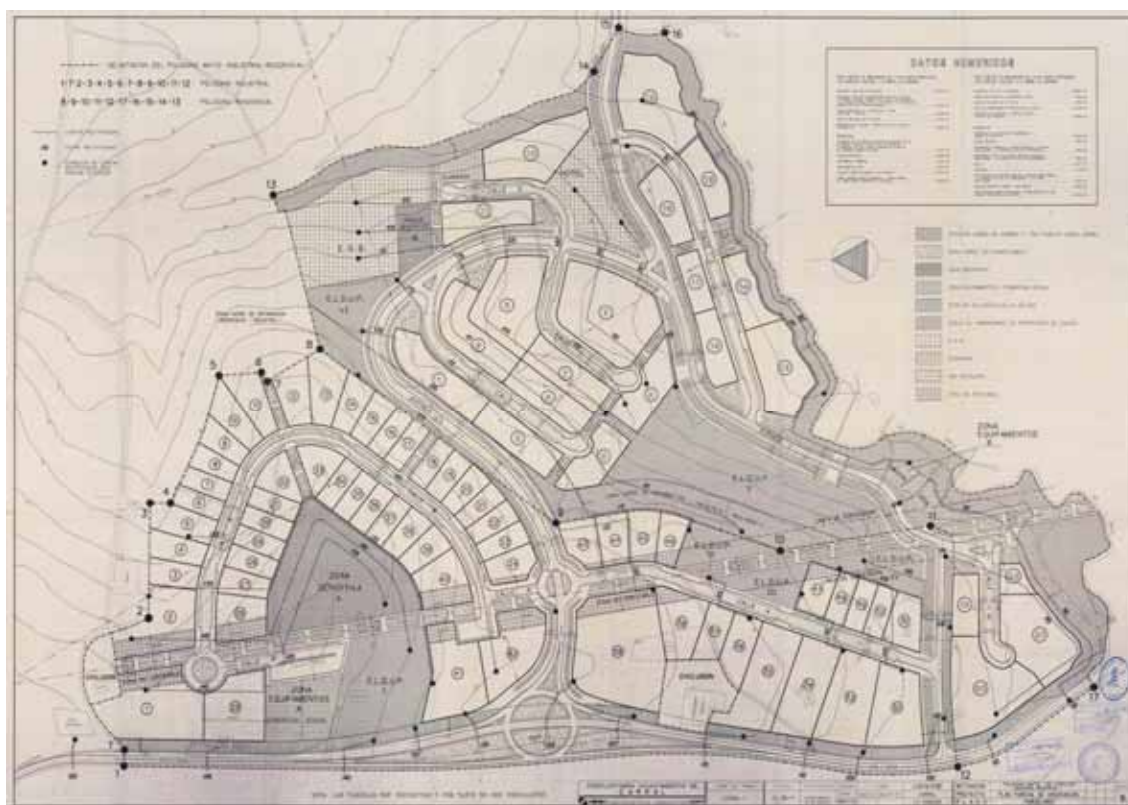
En consecuencia, o solo rústico, en concreto o non protexido, será o que se vexa reducido en extensión pasando de 3.368 Ha a 3.085 o que supón unha redución do 9% nesta clase de solo, pasando a nivel municipal do 70% ao 64% de ocupación.



[483] Imaxe 4.9.14. SAU Os Capelos.

Fonte: Elaboración Propia. SAU Os Capelos. 20.12.1994.

Froito dun convenio entre o concello de Carral e a SEPES⁴²³, se desenvolve este plan parcial que engloba os sectores SAU-1 Industrial e SAU-3 Residencial na marxe dereita da N-550, entre as poboacións de Tabeiaio e Carral. A segregación se consegue mediante o viario principal e a inserción da zona verde entre as dúas cualificacións do solo. Atravesa o polígono unha liña de alta tensión en dirección norte-sur de 220 Kv provocando unha servidume que divide a zona en dúas partes.



[484] Imaxe 4.9.15. Plano de zonificación. Parcelario do SAU-1 e SAU-3.

Fonte: Plan Parcial do SAU-Os Capelos. 20.12.1994.

⁴²³ Entidad Pública Empresarial de Suelo. <http://www.sepes.es>

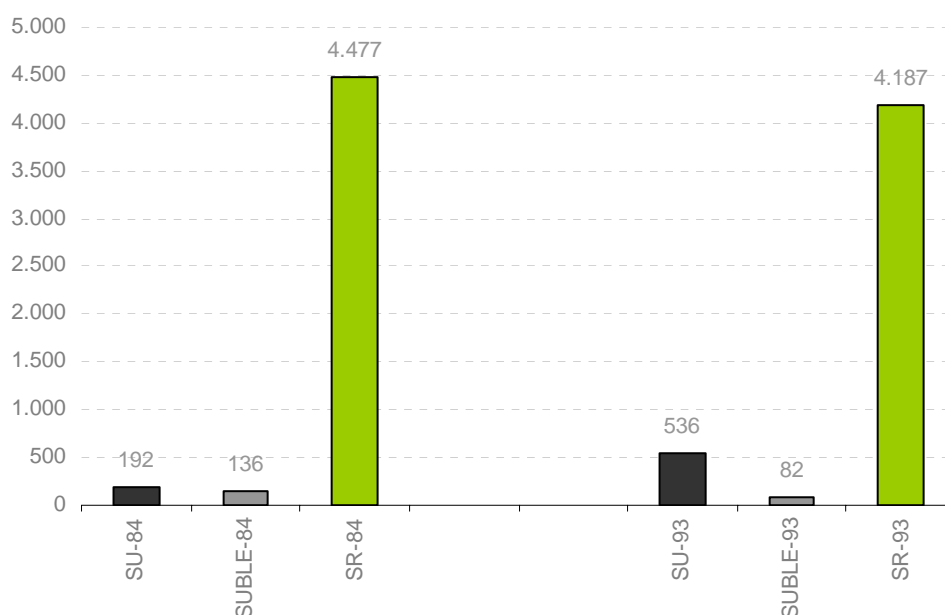
Os parámetros urbanísticos son os aportados polas Normas Subsidiarias, con $0,8 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de índice de edificabilidade para a zona industrial e $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ para a zona residencial con tipoloxía de vivenda unifamiliar en ringleira e pareada. A superficie de actuación resulta equilibrada, sendo de 220.619 m^2 na parte industrial e 218.997 m^2 na residencial da que se espera a construción de 133 vivendas. Cunha densidade de 15 viv/Ha en parcelas mínimas de 300 m^2 .



[485] Imaxe 4.9.16. Grao de Desenvolvemento do SAU Os Capelos.
Fonte: Google Earth. 2008.

Na imaxe 4.9.16 pódese apreciar o grao de desenvolvemento dos dous sectores implicados, no que a parte industrial se atopa moi avanzada, mentres que a parte residencial pese a contar con tódolos servizos urbanísticos non comezou o levantamento das vivendas.

Superficie adicada a cada clase de solo por cada planeamento xeral (Ha)



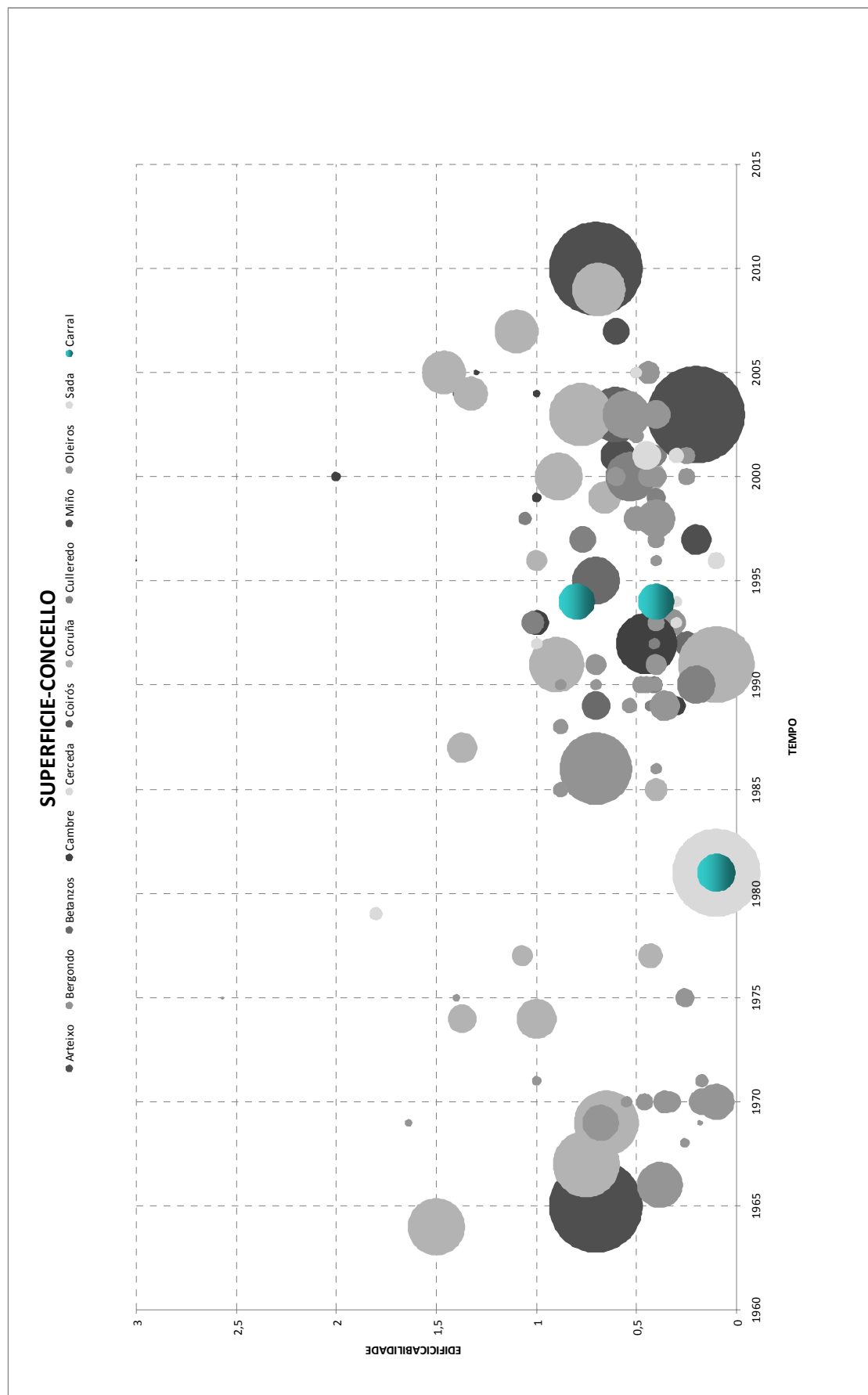
[G198] Gráfico 4.9.14. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de 1984 e NSP de 1993.

Dentro do concello de Carral a importancia da capital municipal ven sendo cada vez máis importante, no só como foco de servizos administrativos, sanitarios deportivos e culturais, senón tamén pola destacada construción de vivendas que se deu na primeira década do século XXI.

Este crecemento por densificación do núcleo principal, demandou pouca cantidade de solo municipal, en comparación cos municipios da primeira coroa. Porén a singular interpretación da LASGA posibilitou a inclusión de 232 Ha como solo de núcleo rural, inda que fora clasificado como non urbanizable de núcleo rural tradicional.

O criterio adoptado posibilita a redución do solo urbanizable, unicamente para aquelas zonas que non se desenvolveron ou que non cambiaron a súa clasificación a urbano dada na revisión das NSP do ano 1993.

A falta de previsión ou mesmo de propostas nas Normas Subsidiarias de Planeamento ao non estar regulado pola regulamentación urbanística, fan que teña que ser o goberno autonómico o encargado de establecer mediante Plans Sectoriais as necesarias previsións e mellora do sistema de comunicacións entre as cidades principais. Son os accesos a estas, os que están a experimentar un crecemento maior, ao redor das vías de penetración. As propostas autonómicas pasarán logo por establecer novos corredores libres de servidumes pero cun gran custo para a súa realización.

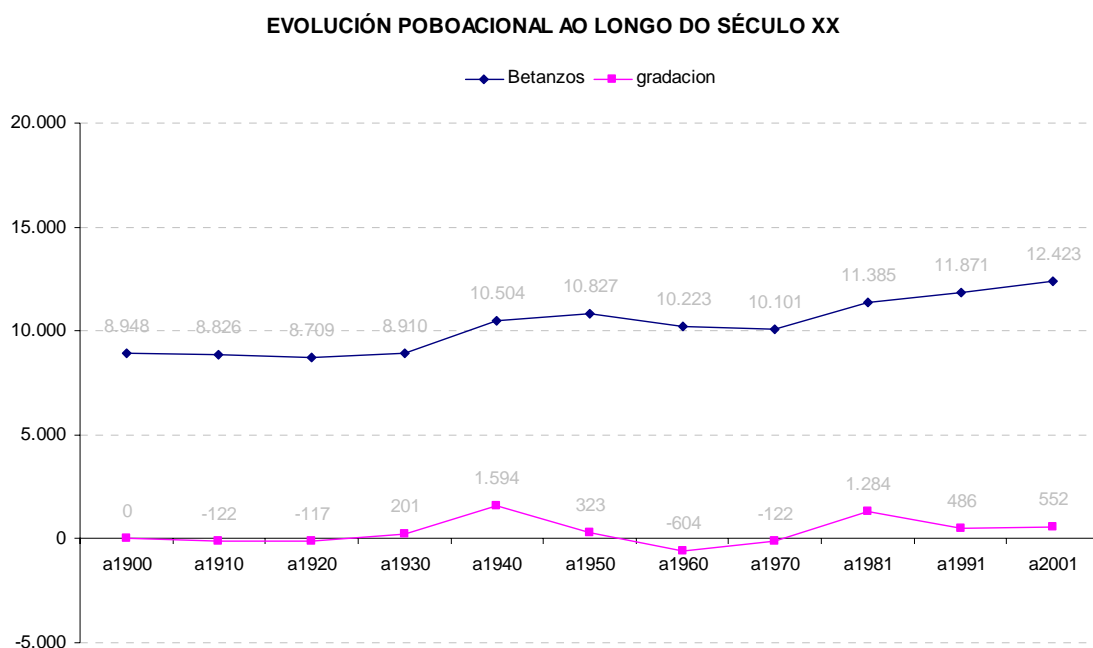


[G199] Gráfico 4.9.15 Planeamento de Desenvolvimento de Carrai sobre o total da Área Urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

4.10. PROCESOS DE FAGOCITACIÓN URBANA NA CIDADE HISTÓRICA. O CASO DE BETANZOS.

A rica historia da cidade de Betanzos, reflectida no seu legado patrimonial, fai que por méritos propios teña un lugar destacado dentro da rexión urbana, na que se integra como núcleo autónomo e cabeceira comarcal dunha ampla zona agrícola e forestal (Martínez Santiso, 1987). En efecto, durante gran parte da idade media competiu coa cidade da Coruña para facerse co control do comercio marítimo e o transporte de mercadorías; disputas que case sempre tiñan un desenlace a prol da cidade herculina. Mesmo en épocas anteriores á Revolución Industrial, Betanzos seguía ostentando unha das capitalidades das antigas provincias de Galicia. A balanza decántase a prol da cidade herculina en gran parte debido á importancia do porto, que se viu favorecido pola exclusividade nas transaccións comerciais. De feito o crecemento da cidade esta fortemente vencellado ao seu porto. A constitución dunha fidalguía culta (Martínez, 1994) que demandará novos servizos e unha nova cidade⁴²⁴ senta as bases para o futuro asentamento industrial que demandará gran cantidade de man de obra.

4.10.1. DINÁMICAS DE ASENTAMENTO POBOACIONAL.



[G200] Gráfico 4.10.01. Betanzos: evolución poboacional durante o século XX e valores de migración intercensal.
Fonte: INE. IGE. Elaboración Propia.

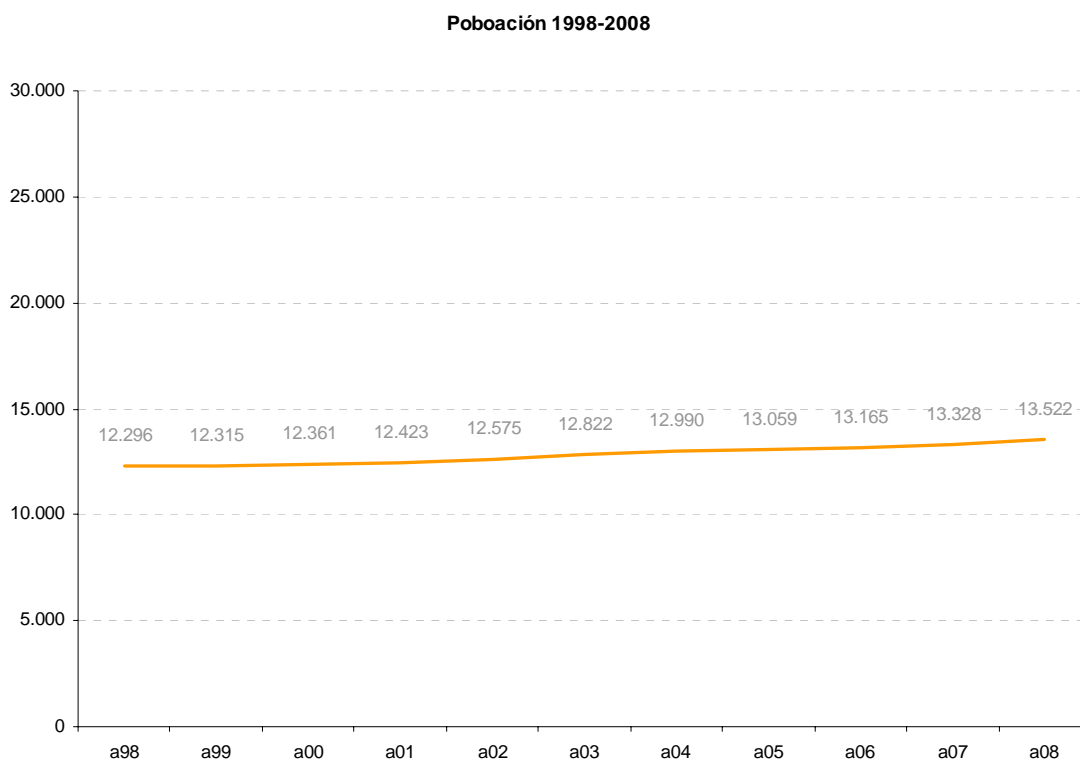
A busca de identidade propia no contexto da área urbana é un obxectivo asumido na descentralización efectiva tanto de poboación coma industria e servizos, actuando como foco de atracción de actividades. O éxito destas propostas xa foi estudado para o caso de Múnic para o cal un crecemento apoiado nas vilas históricas favorecería a redución de tráfico cara a capital de Baviera (Kagermeier, 1994). De feito, Betanzos actúa como un nodo de comunicación de

⁴²⁴ Referencia explícita aos desenvolvementos de ensanche de finais do século XIX e principios do XX, vistos neste mesmo capítulo no apartado da Coruña.

primeiro nivel, con enlaces ás principais vías de comunicación rodada e con acceso ferroviario cara as liñas Coruña-Ferrol e Coruña-Monforte.

O crecemento poboacional durante o século XX segue un patrón xa definido noutros concellos da comarca, con dúas puntas de crecemento, a primeira na década dos anos trinta e na segunda na década que vai dende 1970 ata 1980, para sobrepassar os 10.000 e 11.000 habitantes respectivamente.

Neste caso compre salientar a suba acontecida nas dúas últimas décadas, que si ben non son sobresaíntes, si conforman unha tendencia á alza, ratificada na primeira década dos século XXI, facebdo que a poboación acade os 12.000 habitantes para sobrepassar en 2005 os 13.000 habitantes censados. Porén, o concello de Sada, que pertence ao partido xudicial de Betanzos, ten superado en poboación a Betanzos ao longo da primeira década do século XXI. As vantaxes comparativas de Betanzos, radica na concentración da poboación no seu casco urbano, con máis do 80% da poboación total do concello.

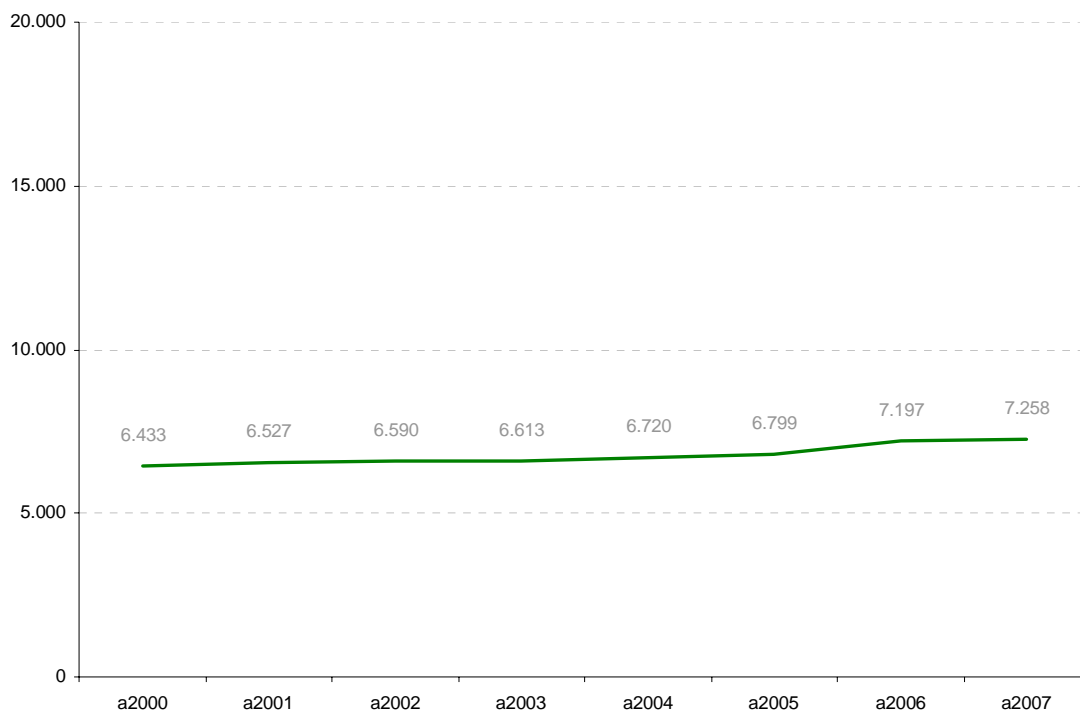


[G201] Gráfico 4.10.02. Evolución poboacional 1998-2008.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A suba interanual no concello de Betanzos supera levemente as cen persoas por ano (recordemos que para o concello de Oleiros esta suba era superior ás 900 persoas anuais). Estes datos indican un incremento poboacional do 10% respecto á poboación empadroadá⁴²⁵ no ano 1998.

⁴²⁵ Para o período 2000-2007 a porcentaxe é do 7,82%.

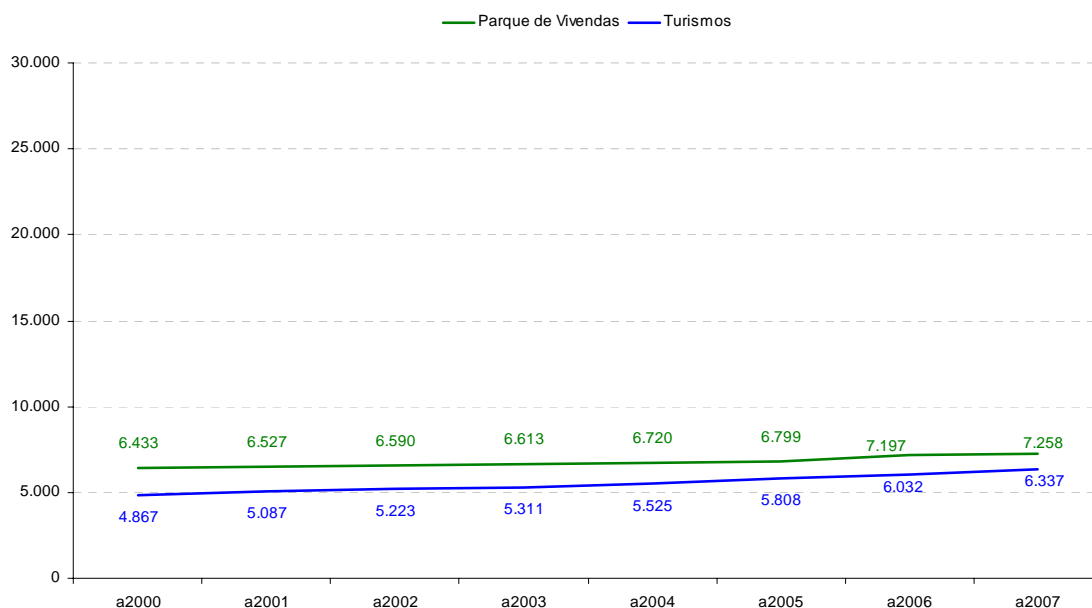
Parque de Vivendas 2000-2007



[G202] Gráfico 4.10.03. Evolución do Parque de Vivendas. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O indicador que amosa o crecemento do parque de vivendas resulta significativo, pois entre os anos 2000 e 2007 o crecemento absoluto de vivendas foi de 825, representando unha suba do 12,82%. Xunto con número de habitantes, podemos advertir que se segue reducindo o índice de ocupación das vivendas tal e como constatan as NSP de 1987.

Comparativa de Vivendas e Turismos



[G203] Gráfico 4.10.04. Evolución do parque automobilístico respecto á vivenda. 2000-2007.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O terceiro indicador; o número de turismos, tamén experimentou unha suba importante, pasando de 4.867 a 6.337 en sete anos, cunha montante total de 1.470 unidades, definida nunha suba maior ao 30% respecto do ano 2000.

En comparación co número de vivendas, a diferenza é notoria, pois do 32% de marxe que existía no ano 2000 reduciuse para o ano 2007a algo máis do 14%, polo que se acurtou en máis da metade a distancia que separa o número de vivendas ao de vehículos. Non obstante, a tradicional compacidade de vila, e un factor que retardará inda máis a supremacía automobilística fronte á vivenda.

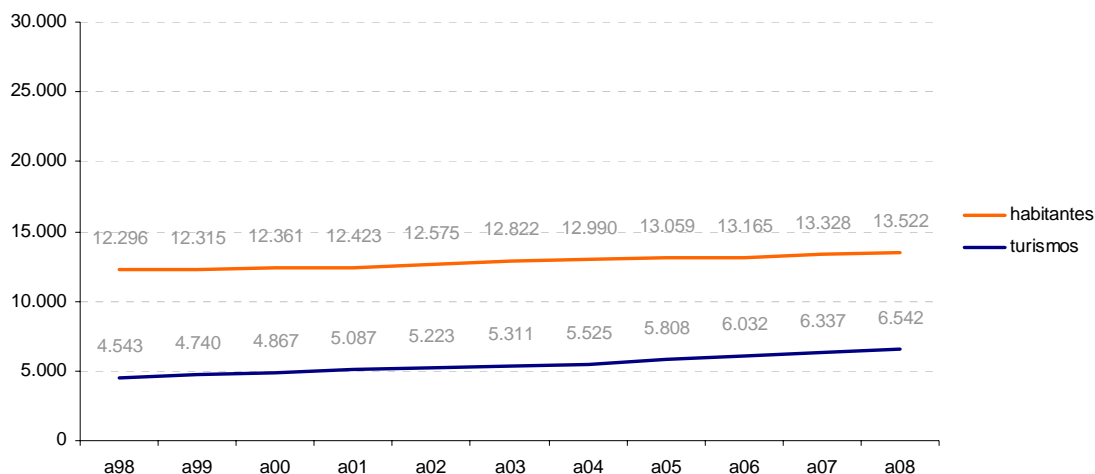


[G204] Gráfico 4.10.05. Evolución do número de turismos respecto a outros medios mecánicos. 1998-2008.
 Fonte: IGE. Elaboración Propia.

O número de turismos crece respecto aos outros medios motorizados, tanto en valores absolutos, coma en valores porcentuais. Neste caso, pasa do 78,09% ao 78,44%, valor que é contrario para o resto de concellos de segunda coroa, no que descende o peso relativo do turismo fronte ao crecemento doutros medios.⁴²⁶

⁴²⁶ Así temos que Sada pasa do 80 ao 77%, Bergondo do 71 ao 66%, Abegondo do 83 ao 79% e Carral do 76 ao 72%, exposto neste mesmo traballo.

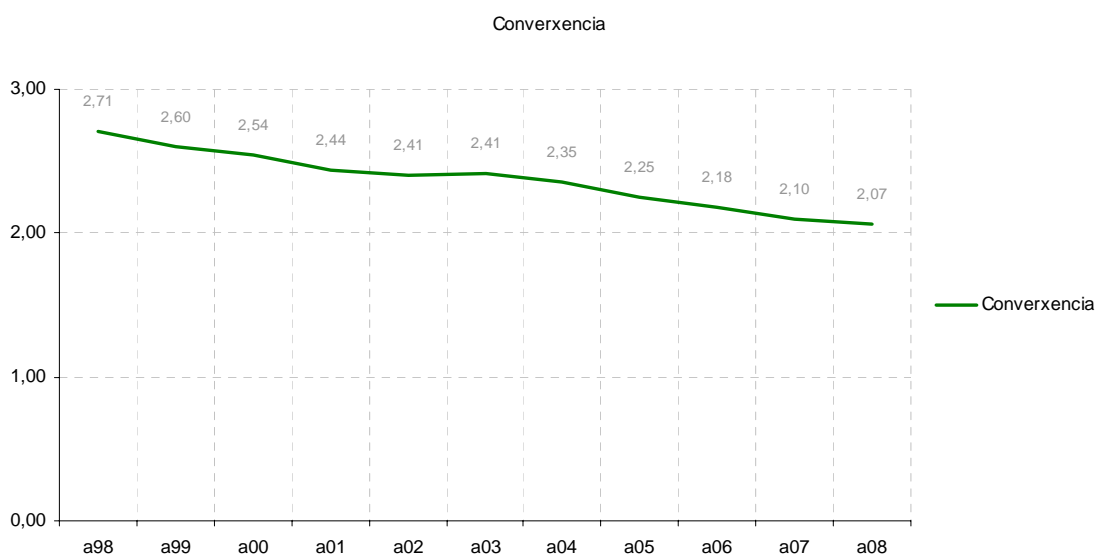
Comparativa Habitantes Vs Turismos 1998-2008



[G205] Gráfico 4.10.06. Evolución do número de turismos e incremento poboacional durante a década 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

A importancia do aumento automobilístico conséntase tamén se comparamos os valores de poboación e turismos. En tan só unha década a poboación que dispuña de vehículo pasou do 37% a case a metade dos censados cun 48,4%. É importante subliñar que a poboación ten aumentado en 1.226 novos habitantes o que supón como xa dixemos máis arriba un incremento do 10%.

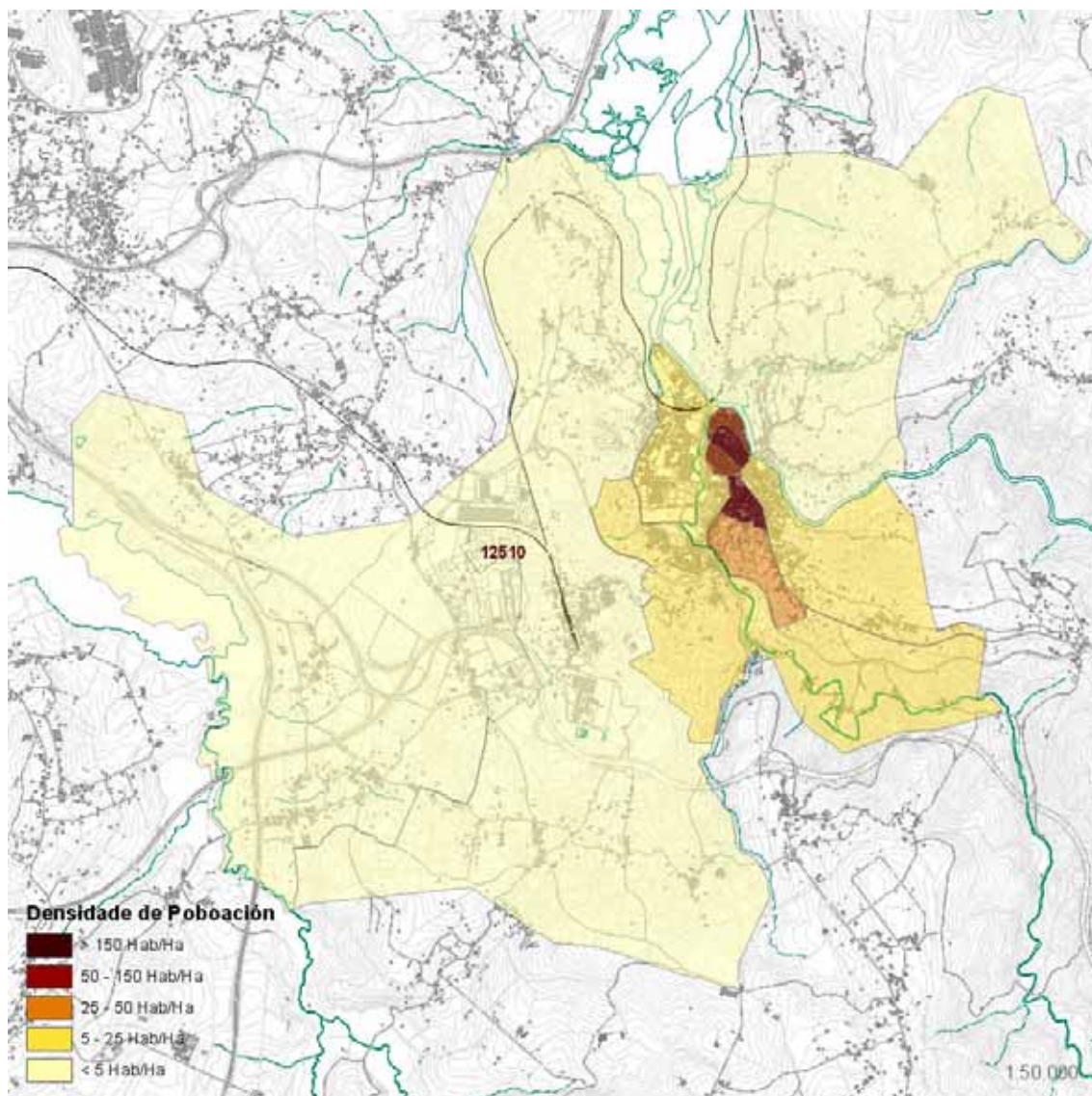
Finalmente, o indicador que compara ámbolos dous valores é a curva do **índice de converxencia**. En Betanzos a diminución é de 0,64 puntos, similar ao dos concellos da segunda coroa metropolitana, cunha forte pendente. Porén, a diferenza principal con respecto a estes é o valor inicial de partida cun coeficiente de 2,71 sendo o máis elevado dos estudados neste traballo doutoral, debido á forte compacidade do núcleo principal.



[G206] Gráfico 4.10.07. Índices de Converxencia 1998-2008.
Fonte: IGE. Elaboración Propia.

As mostras aportadas evidencian un pertinaz cambio de tendencia xeneralizado, mesmo para os concellos máis compactos, cara a unha deslocalización da vivenda e a rápida motorización da poboación. Cambia sen embargo, o punto inicial de partida para cada concello, pois como víamos para o caso de Oleiros cun valor inicial de 2,20 para o ano 1998, este proceso se tiña producido con moita antelación.

Podemos concluír que a existencia dunha cidade compacta, ou noutros termos, a cidade tradicional, funcionou como mecanismo de retardo fronte a aqueles concellos máis laxos nos que o modelo de planeamento proposto segundo a análise do sistema de asentamentos, introduciu densidades baixas, nas que necesariamente o estudo do sistema de mobilidade pasaría a ser prioritario. Cando isto non acontece, a solución individual se ten imposto, facilitando a conxestión dunhas vías de accesos que non foron preparada para esas características de funcionamento.



[486] Imaxe 4.10.01. Seccións Censais Betanzos: Densidade de Poboación ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

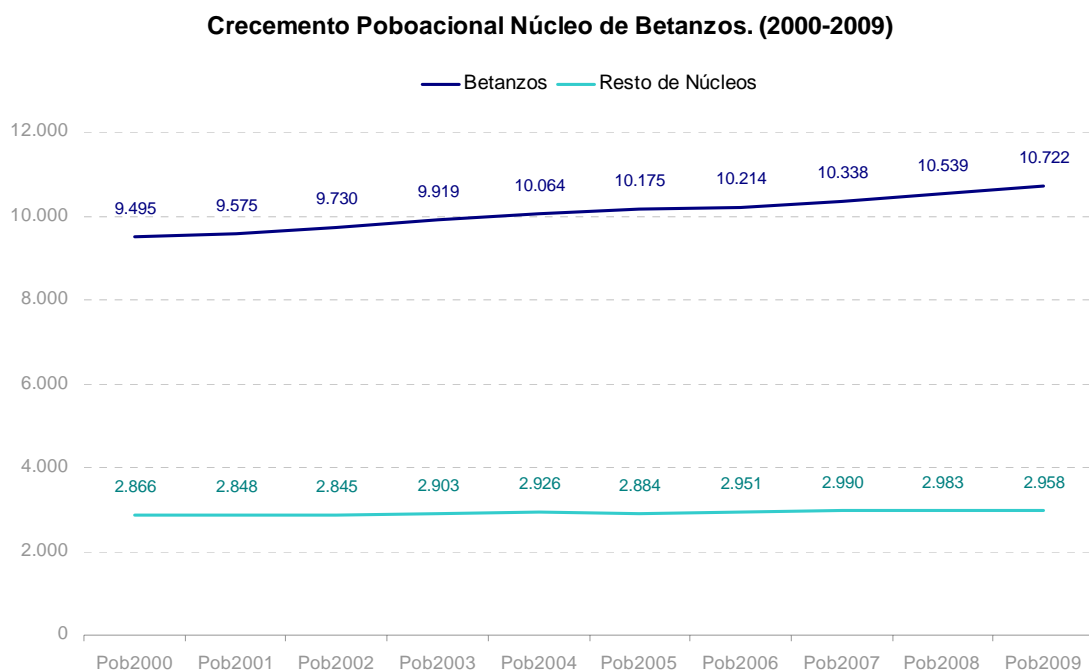
O sistema de asentamentos no termo municipal de Betanzos está gobernado pola cidade do mesmo nome que aglutina ao redor de si preto do 80% da poboación. Esta porcentaxe leva

ascendendo dende o ano 2000 na que acadaba o 76,81%. Como podemos comparar moi similar ás acadadas par ao termo municipal de Carral, onde a diferenza resaltan o pulo acontecido nesta vila durante a formación da área urbana, namentres na cidade de Betanzos, o percorrido histórico da súa compacidade amósase máis fondo na historia.

Unidade Poboacional	Pob 00	Pob 01	Pob 02	Pob 03	Pob 04	Pob 05	Pob 06	Pob 07	Pob 08	Pob 09
Betanzos	9.495	9.575	9.730	9.919	10.064	10.175	10.214	10.338	10.539	10.722
Resto de Núcleos	2.866	2.848	2.845	2.903	2.926	2.884	2.951	2.990	2.983	2.958
Poboación total	12.361	12.423	12.575	12.822	12.990	13.059	13.165	13.328	13.522	13.680
Porcentaxe	76,81	77,07	77,38	77,36	77,47	77,92	77,58	77,57	77,94	78,38

[T170] Táboa 4.10.01. Evolución Poboacional da Parroquia de Carral. 2000-2009
Fonte: INE. Elaboración Propia.

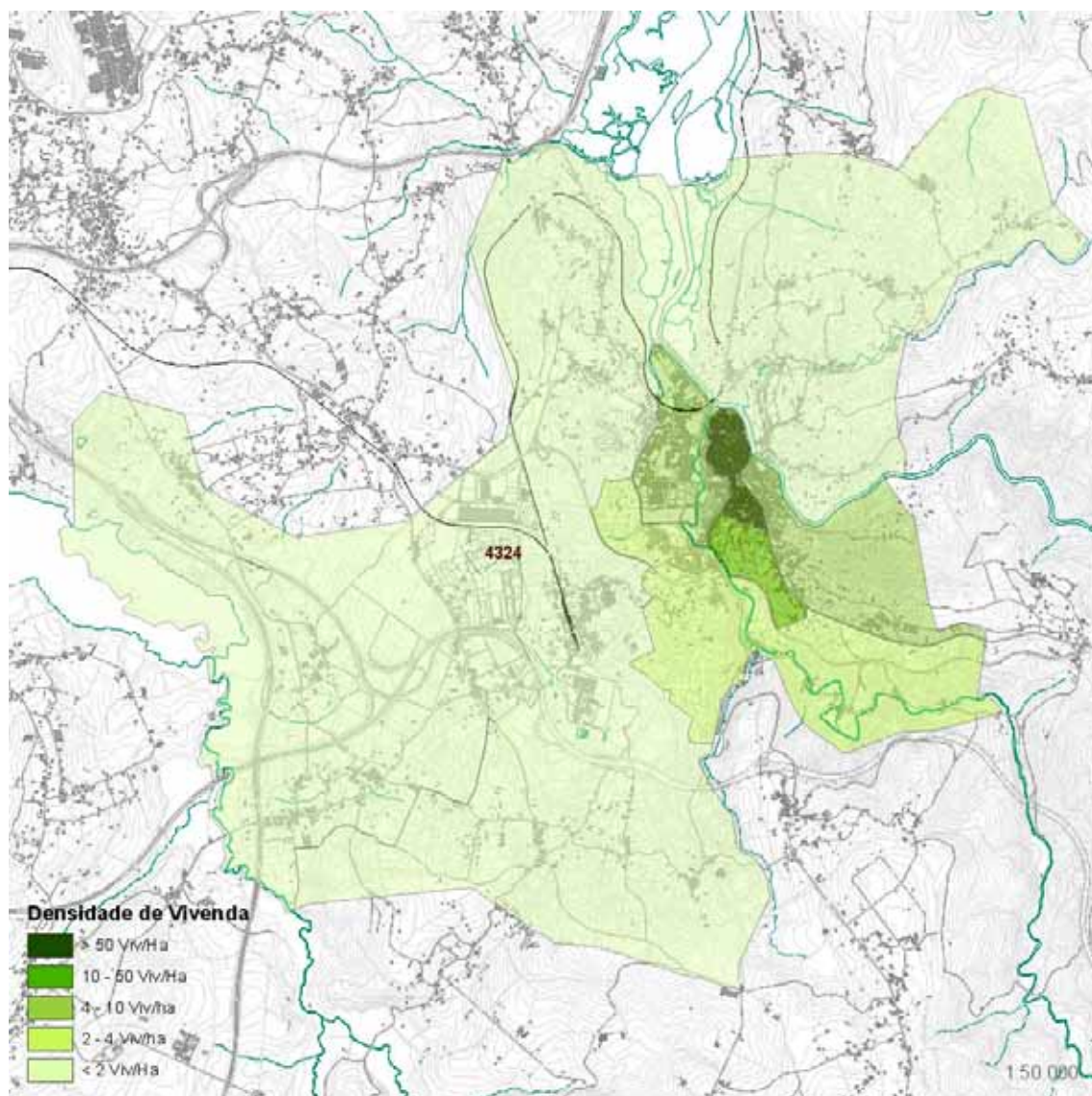
O núcleo de Betanzos aínda segue a absorber poboación, incluso con maior profusión que o resto do termo municipal. Sen embargo, isto non é óbice para que se teña producido unha coroa intermedia de entre 5 a 25 habitantes por hectárea nas parroquias de Requián e Brabío que teñen como eixe estruturante as estradas N-VI e AC-542.



[G207] Gráfico 4.10.08. Evolución Poboacional do Núcleo Principal respecto do resto municipal. 2000-2009.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

Resulta moi interesante a implantación industrial de Piadela que dende mediados dos anos oitenta experimentou varias fases de expansión, introducindo de cheo ó termo municipal no conxunto da área urbana. Este asentamento empresarial apoiouse nunha pequena área previamente industrializada e que xiraba ao redor do asentamento de Infesta e do apeadeiro ferroviario do mesmo nome.

En efecto, as vantaxes loxísticas do camiño de ferro sen contar os polígonos da urbe herculina, só están presentes no polígono de Piadela en Betanzos, no polígono de Acevedo en Cerceda, no Centro Loxístico de Transportes de Culleredo e en menor medida no polígono de Alvedro tamén en Culleredo.

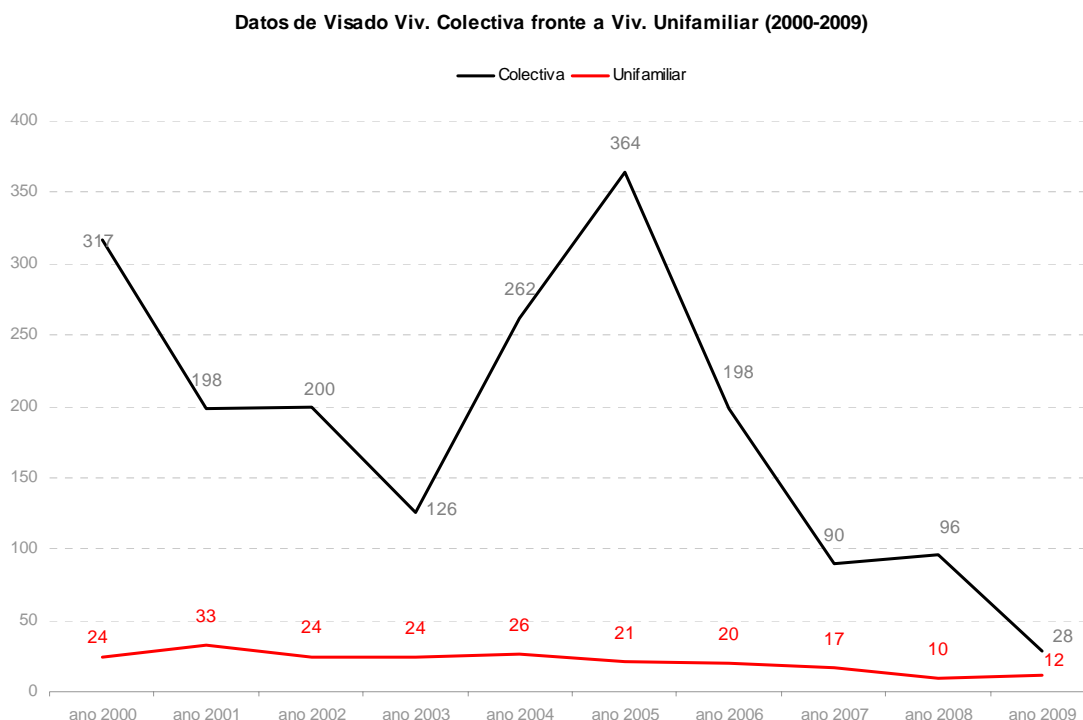


[487] Imaxe 4.10.02. Seccións Censais: Densidade de Vivendas ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

A distribución da vivenda, ao igual que o da poboación, segue as pautas tradicionais das cidades compactas; cun núcleo forte, unha coroa de transición e o resto do territorio en valores mínimos. Este lonxevo modelo, creado dende a posición dominante de Betanzos como nodo de comunicacións, estase a quebrar coa posta en marcha do modelo industrial en a xeneralización do vehículo privado, sen que polo de agora se perciba nos datos rexistrados, dado o peso importante do núcleo principal dentro do termo municipal.

Datos de vivenda Visada no COAG. 2000-2009.										
Tipoloxía	ano 2000	ano 2001	ano 2002	ano 2003	ano 2004	ano 2005	ano 2006	ano 2007	ano 2008	ano 2009
Colectiva Aberta	0	24	0	0	0	1	93	0	26	0
Colectiva Pechada	317	174	200	126	262	363	105	90	70	28
Unifamiliar En Ringleira	1	6	1	1	0	0	4	6	2	3
Unifamiliar Illada	23	27	23	23	26	21	16	11	8	9
Unifamiliar Pareada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total	341	231	224	150	288	385	218	107	106	40

[T171] Táboa 4.10.02. Tipoloxía de vivenda visada no concello de Betanzos. 2000-2009
Fonte: Datos de Visado COAG. Elaboración Propia.



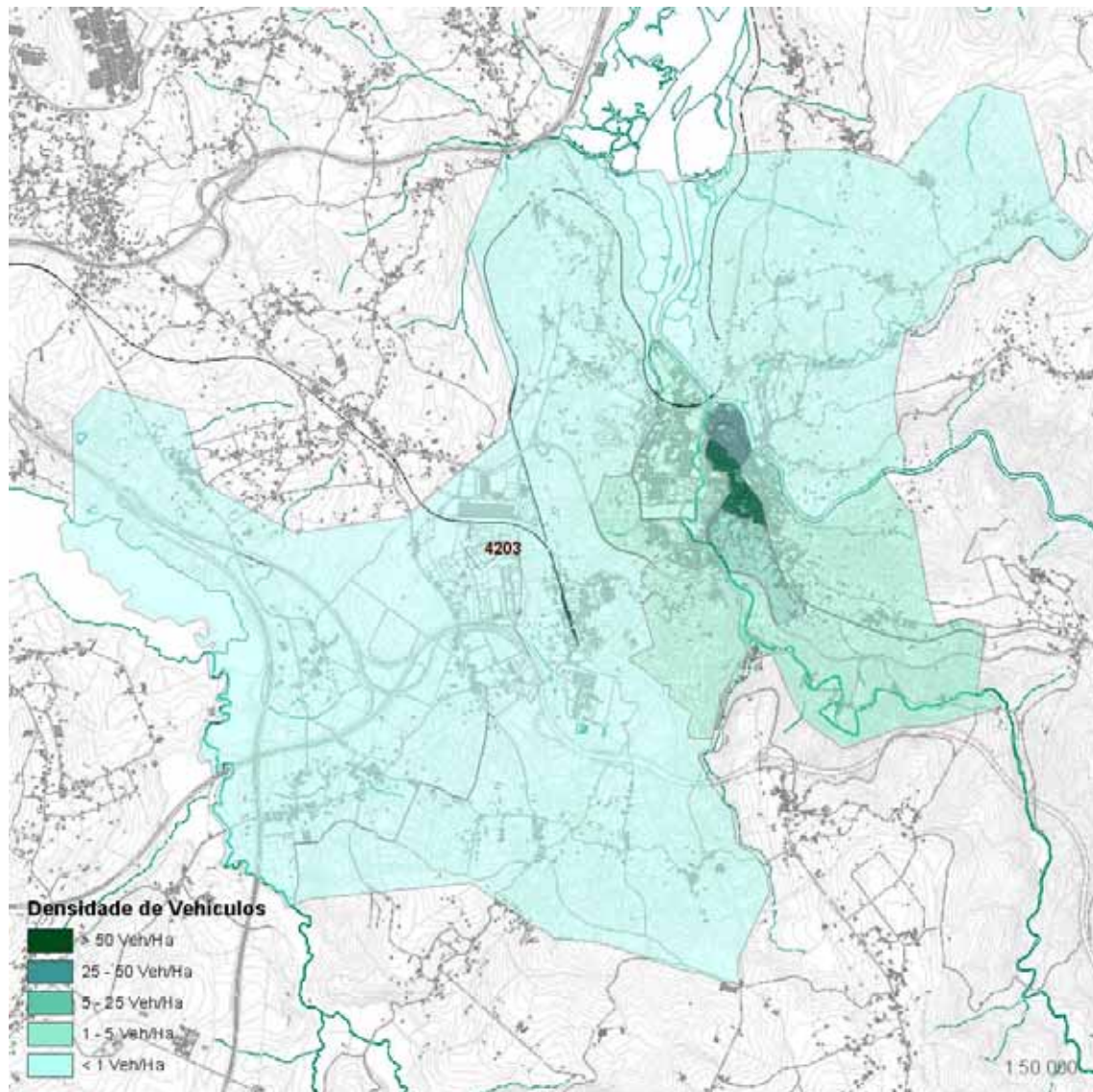
[G208] Gráfico 4.10.09. Comparativa da vivenda colectiva fronte a unifamiliar.
Fonte: COAG, 2010. Elaboración Propia.

Á vista dos datos aportados polo COAG, podemos apreciar dous estados momentos álxidos na etapa construtiva da vivenda colectiva. O primeiro se ten producido durante a fin do século XX e vai descendendo ata o ano 2004 e 2005, datas na que volve repuntar esta tipoloxía, para ir perdendo peso paulatinamente ata chegar ao ano 2009, no que o parón inmobiliario debido á crise financeira se deixa notar con forza. Naturalmente, o emprazamento da vivenda colectiva terá lugar dentro do mesmo núcleo urbano de Betanzos ao non xerarse novo tecido a partir da súa recente urbanización, densificando a delimitación existente.

En canto á vivenda unifamiliar, se localiza principalmente nas parroquias rurais da contorna cidadá atendendo a unha demanda de mercado que soporta mellor os ciclos económicos, pero que tamén se resente, se que actúe de refuxio polo parón na construción durante o ano 2009.

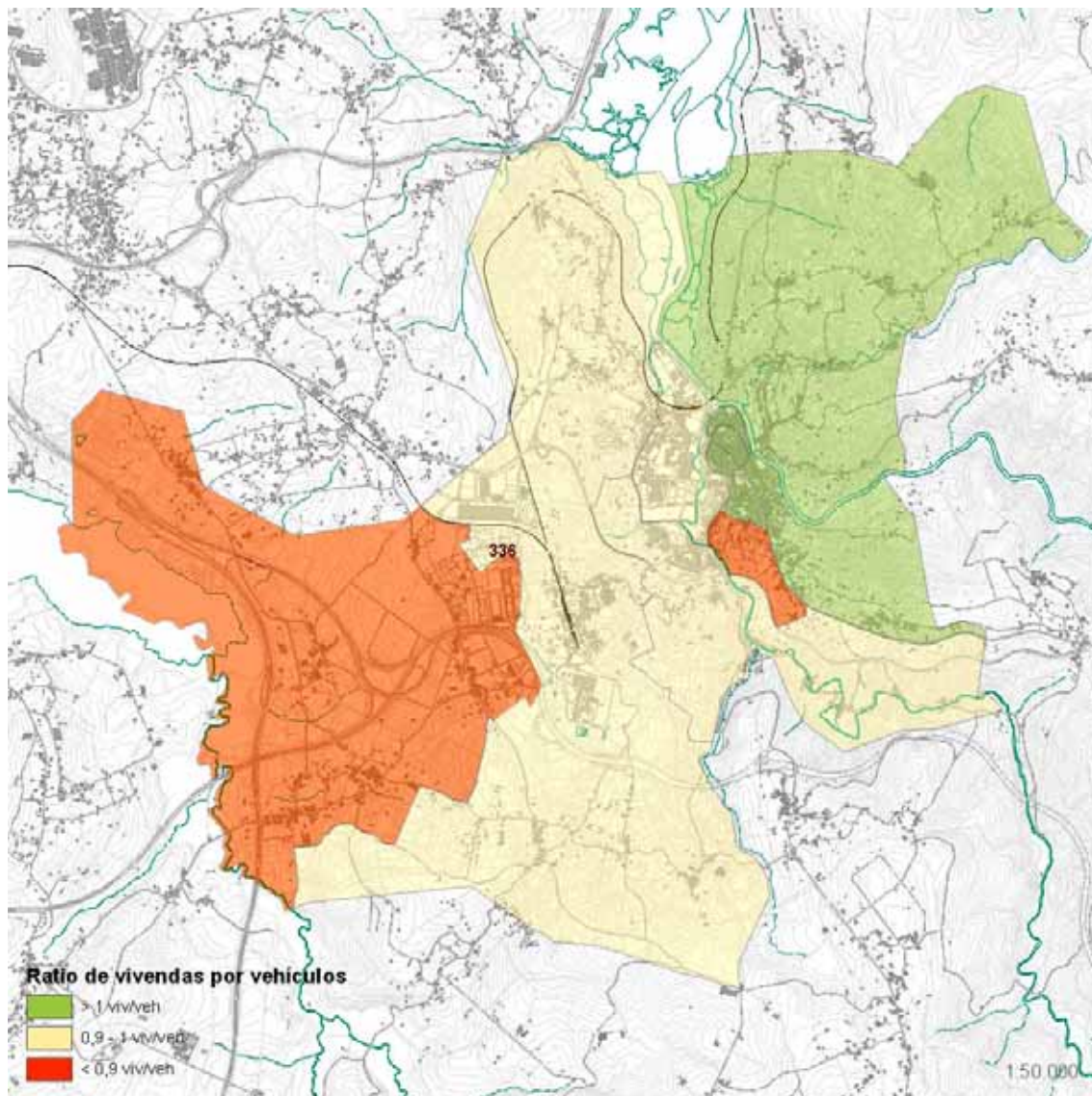
Por tanto, a nivel de tráfico a influencia do espallamento da vivenda unifamiliar dentro do concello de Betanzos é singularmente baixo, debido á tendencia de construción ao carón do

núcleo urbano mediante vivenda colectiva en densidades altas ou medias. O encaixe das novas pezas dentro núcleo debe atender a evitar o colapso dos accesos, que en Betanzos son especialmente importantes ao seres punto de inicio de camiños e vías de senlleira importancia. Asemade, a importancia estratéxica de Betanzos deberíano converter no principal núcleo de descentralización da cidade herculina en materia de servizos, tanto pola distancia como pola infraestrutura xa desenvolvida espacial e temporalmente.



[488] Imaxe 4.10.03. Seccións Censais: Densidade de Tuismos ano 2001.
Fonte: INE. Elaboración Propia.

O terceiro indicador (imaxe 4.10.03) amosa a densidade de vehículos por sección censal. O resultado reflicte a concentración de turismos xusto na zona de expansión do casco histórico de Betanzos. A continuación, se forma unha coroa na que a densidade diminúe aceleradamente, e no último extremo se conforma unha extensa área na que aparecen vinculados á vivenda menos de un vehículo por hectárea. Porén, o comportamento resulta ben distinto entre os extremos oriental e occidental dentro do concello como se pode apreciar na imaxe 4.10.04. En canto ao número de vehículos o núcleo de Betanzos manifesta un comportamento similar aos distritos censais que abranguen a primeira liña de expansión da cidade matriz; en especial a Ría da Coruña máis o núcleo de Arteixo e Santa Cruz.



[489] Imaxe 4.10.04. Seccións Censais: ratio de vivendas por vehículo ano 2001.
 Fonte: INE. Elaboración Propia.

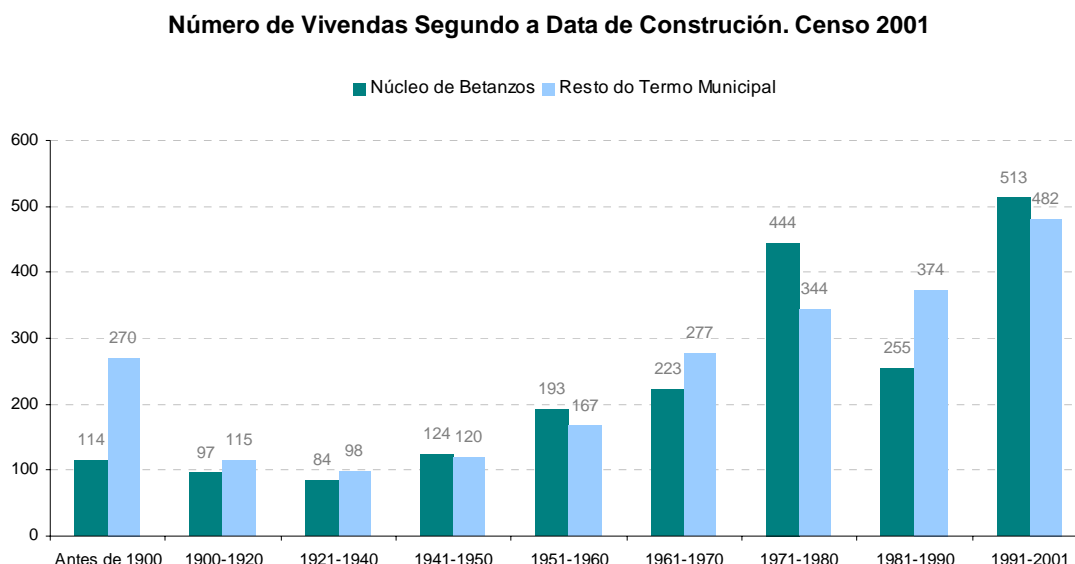
O ratio de vivendas por vehículo (imaxe 4.10.04) experimenta un comportamento especialmente singular, pois se conxugan no mesmo territorio dous fenómenos escalares complementarios. Por unha banda, a propia autonomía da cidade de Betanzos mantén unha forte inercia á non ocupación do vehículo privado, que se despraza ao ensanche anexo cara o sur do castro de Anta. Por outra banda, e concentrado na parroquia de Piadela, a nova construción de vivenda unifamiliar que ten aproveitado os accesos próximos ás vías de comunicación de alta capacidade. No outro extremo, a parroquia de Tiobre, máis afastada da área urbana, e limítrofes co termo municipal de Paderne, con maioría de vivendas vencelladas ás labores agrícolas e con pouca demanda de mobilidade diaria. O resto do termo municipal se atopa nunha situación intermedia máis cunha leve preponderancia de vehículos fronte a vivenda, neste caso maioritariamente unifamiliar.

En canto ao aumento no índice de motorización⁴²⁷ podemos subliñar que sendo alto, cun paso de 369 veh/1.000 hab en 1998 a 483 veh/1.000 hab, resulta máis moderado que os dos concellos da súa contorna e máis próximo aos da primeira coroa.

⁴²⁷ Información elaborada a partir de datos aportados polo INE. Varios Anos.

4.10.2. AS FORMAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL SEGUNDO O PLANEAMENTO MUNICIPAL.

Unha análise pormenorizada do planeamento debería confirmar a supremacía do núcleo principal respecto ao resto da superficie do termo municipal. A concentración de servizos se ve potenciada pola parcial autonomía desta cidade, cun territorio dependente que abrangue unha comarca⁴²⁸ de once concellos máis o propio de Betanzos de 676 Qm² e 40.243 habitantes⁴²⁹, cunha rica economía afondada no sector primario.



[G209] Gráfico 4.10.10. Betanzos: número de vivendas segundo a data de construción.
Fonte: INE. Censo 2001. Elaboración Propia.

O equilibrio mantense dentro do mesmo concello, xa que non existe unha supremacía determinante dentro do mesmo, inda que tanto a tipoloxía de vivenda colectiva e a concentración da mesma sexa case exclusividade do núcleo urbano.

Como podemos observar existe un salto na construción de vivendas a partir da década dos setenta. Sen embargo, o salto resulta moito menos abrupto que nos casos precedentes, e incluso podemos atopar unha lixeira baixada na década dos oitenta. En efecto, o aumento na construción de vivendas, no caso que nos ocupa, rexistra unha subas sostible dende mediados do século XX.

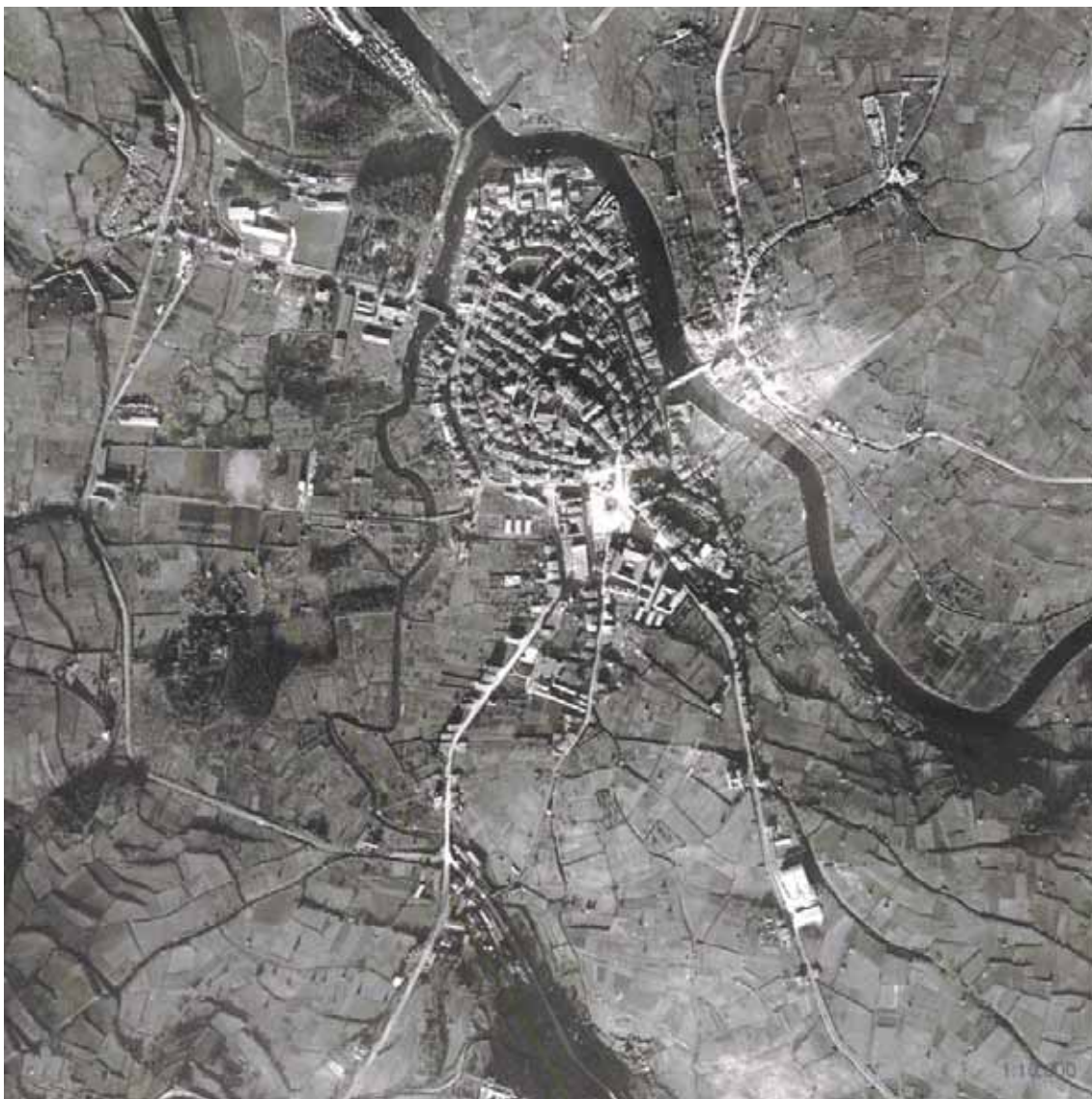
Sen embargo, O concello de Betanzos non conta cunha normas de planeamento⁴³⁰ propias ata 1987, data na que se aproban as NSP mediante informe da Comisión Provincial de Urbanismo. Normas cun período de vixencia moi curto, pois no ano 1993 son substituídas polas actuais NSP. Con anterioridade á aprobación destas NSP, se aproba o Plan Especial de Protección e

⁴²⁸ Para afondar no tema, véxase en Precado Ledo; O Mapa Comarcal de Galicia. Xunta de Galicia, 2007.

⁴²⁹ Datos INE. 1991.

⁴³⁰ En 1969 se contrata a redacción dun Plan Xeral de Ordenación aos arquitectos Gallego Jorreto, Fernández-Albalat Lois e Meijide Calvo pero non chega a obter aprobación definitiva. Fonte: García Pablos-Ripoll na revista Ciudad y Territorio, num 2. 1975. "Situación de los Documentos De Ordenación Urbana en Galicia.

Ordenación do Casco Histórico de Betanzos o 12.02.1992 que tentará salvagardar o rico legado patrimonial que chegou ata os nosos días.



[490] Imaxe 4.10.05. Fotografía aérea do Núcleo de Betanzos. 1960.
Fonte: Arquivo da Dirección Xeral de Urbanismo. Xunta de Galicia.

A imaxe 4.10.05, tomada a principios dos anos sesenta, sintetiza os puntos clave da cidade de Betanzos. En primeiro lugar, a delimitación dun xeneroso casco urbano, axudada pola confluencia dos ríos Mandeo e Mendo. En segundo lugar, a ausencia manifesta de instalacións industriais. Finalmente, a clara concepción de nodo ao seren un punto obrigado na confluencia das distintas estradas que atravesan o territorio con diversos destinos: Coruña, Pontedeume, Aranga, Curtis, Mesón do Vento e Sada.

Dentro deste punto, cabe cita-la aparición dunha estrada perimetral AC-195, actualmente de titularidade⁴³¹ municipal, denominada avenida Fraga Iribarne. A creación deste viario posibilitará a colonización de gran parte deste territorio con elementos fabrís, dotacionais, de lecer e incluso residenciais.

⁴³¹ Traspaso de titularidade autonómica a municipal. DOG 30.06.2010. mentres se redactaba este traballo doutoral dada sas súas características de vía de uso local.



[491] Imaxe 4.10.06.Ortoimaxe da Cidade de Betanzos. 2003 .
 Fonte: Arquivo da Dirección Xeral de Urbanismo. Xunta de Galicia..

Corenta anos despois, podemos ver como o crecemento residencial de Betanzos se apoiou principalmente na antiga estrada N-VI, Avenida Linares Rivas, cara o sur, conformando pequenas mazás moi compactas ou por unidades de actuación que abrían novas rúas.

Sen embargo o elemento paisaxístico máis salientable aparece na construción da variante da N-VI en forma de by-pass que permite obvia-lo paso polo núcleo urbano. Outros dous elementos de suma importancia son o remate da ponte do Pedrido que permite a conexión entre Coruña e Ferrol sen chegar ao fondo da Ría e a construción da autovía A-6 a finais do século XX (Nárdiz, 1992).

A. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1987.

A redacción dun Plan Xeral se remonta a finais da década dos anos setenta⁴³², malia que as Normas de 1987 escriben as DSU de 1972. Este documento non figura con aprobación definitiva nas bases de datos da Consellería correspondente en materia urbanística. Por tanto, debemos estimar como primeiro documento oficial as Normas Subsidiarias de Planeamento aprobadas definitivamente en 1987.

Estas normas fan referencia polo miúdo de varios aspectos claves que definen a propia estrutura municipal. Destacan a concepción do casco histórico como elemento de singular importancia dentro de Galicia que compre protexer. Deste modo avanza unha estrita ordenación que será substituída por un Plan Especial de Protección e Ordenación do Casco Histórico aprobado en 1992 proposto polas propias NSP de 1987. Deixando ao marxe os aspectos naturais, como o esteiro formado polos ríos Mendo e Mandeo, destácase tamén a importante laboura antrópica sobre o territorio. Deste xeito, os criterios de clasificación dos núcleos rurais adquiren gran importancia e se apoian en diversos estudos publicados ata ese momento (Niemeier, 1945; Lautensach, 1953; Fariña Tojo, 1980).

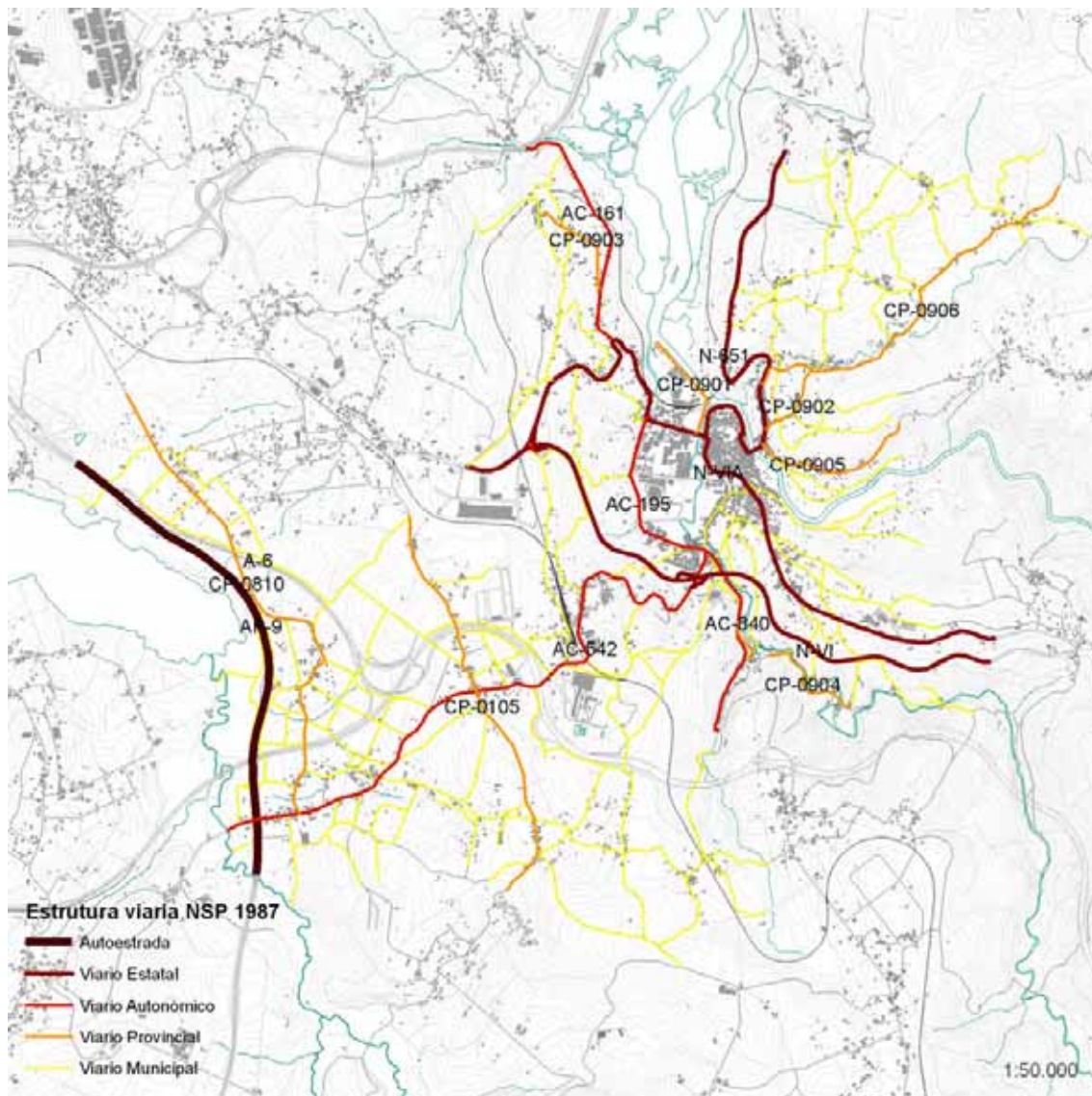
A tipificación das entidades rurais clasificaranse en formas de organización **nuclear**, **lineal**, **mixta** ou **múltiple**, ao que engaden o concepto de **densidade** como parámetro regulador na definición dos núcleos rurais que pasan a delimitarse dentro das Normas. Así, dentro da normativa urbanística pasarán a definirse tres ámbitos que caracterizarán a meirande parte dos núcleos; unha parte compacta con casas entre medianeiras, outra máis laxa con tipoloxía de vivenda unifamiliar e finalmente o solo non urbanizable de núcleo rural existente que abrangue o solo residual dentro da delimitación establecida.

Porén, o núcleo que mantén a unidade e que prosegue un ascenso sostido dende os anos cincuenta continúa a ser Betanzos: *“El único núcleo de población urbana ascendente es el de la ciudad de Betanzos”* (Memoria. NSP, 1987, páx.1).

Atendendo á estrutura viaria, a construción da autoestrada (Pérez Touriño, 1998) supón un reforzo do sistema de cidades atlánticas fronte ao illamento do resto dos concellos de Galicia. O acceso de Guísamo permite ao núcleo de Betanzos de ter conexión directa co eixo de maior pulo económico e produtivo da rexión.

En efecto, Betanzos é un exemplo claro da superposición estrutural das infraestruturas, onde pasa de ser un nodo de conexión directo a formar parte do eixo grazas á conexión mediante un acceso á vía de alta capacidade. Dato que virá reforzado pola construción da autovía A-6 que xa analizamos e que veremos materializada no seguinte apartado.

⁴³² Ibidem.



[492] Imaxe 4.10.07. Estrutura viaria proposta.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP DE 1987.

Esta superposición de viarios, virá complementada por ser punto de encontro de dúas liñas férreas; Coruña-Monforte e Coruña-Ferrol actualmente deficitarias no que respecta ao transporte de viaxeiros. Sen embargo, o planeamento de 1987 é consciente desta importancia estratéxica, de tal xeito que tentará xerar novo tecido ao redor do núcleo de Infesta, a certa distancia dos demais desenvolvementos, no que o peso do sector industrial será amplamente maioritario.

“Se tiene en consideración tanto la red ferroviaria, con las estaciones de Infesta y Betanzos, como la red de carreteras y caminos, cuyas vías principales; N-VI, C-542 Betanzos-Mesón do Vento, C-540 Betanzos-A Golada; C-640 Viveiro-Betanzos, se cruzan en la ciudad.”

Memoria Xustificativa. NSP 1987, páx. 3.

Por outra banda, as NSP de Betanzos instan a construción dun espazo que sirva de gran mercado que aglutine e centralice a venda dos produtos da extensa comarca. Non en balde a mediados dos anos oitenta, esta cidade acaparaba o cuarto lugar en superficie adicada a comercio na provincia, só superada polas tres cidades maiores, e moi por riba de Carballo,

Ribeira, Ordes, Ortigueira, Pontedeume e As Pontes de García Rodríguez. Así se desprende do texto normativo:

“Creemos que es de gran importancia la creación de un mercado de origen en Betanzos que pueda dar salida a los productos en condiciones de máxima rentabilidad (...) particularmente interesante desde el punto de vista de la ciudad.

(...) La distribución del comercio en el municipio, en la actualidad muestra las mismas características que se apreciaban en los años 1950, 1960, 1970. Betanzos concentra prácticamente todo el comercio del término municipal. (...) Si a esto unimos las ferias y mercados que se celebran en Betanzos y que concentran a toda la comarca –de la que es indudable cabecera comercial- completamos la visión que en este orden tenemos de la zona.

(...) Betanzos además de sus dos ferias mensuales, tiene tres mercados semanales que discurren generalmente con notable animación.”

Memoria Xustificativa. NSP 1987, páx. 29, 38, 39.

Para finalizar, e antes de dar paso á ordenación concreta das Normas, citamos os obxectivos principais que guiaron a realización das NSP:

1. Valorar o recinto histórico e a súa contorna, evitando a degradación do mesmo.
2. Previsión de suficiente solo urbanizable para un futuro crecemento harmónico da cidade.
3. Potenciar as actividades económicas do municipio delimitando amplas zonas de solo industrial, aproveitando a confluencia de redes de comunicación na zona de Infesta e Piadela.
4. Preservar o legado natural formado polo esteiro dos ríos Mendo e Mandeo xunto coa paisaxe mariñán tan expresiva de bancais e socalcos (Bouhier, 1979).

Todos estes puntos se formalizaron en criterios de adaptabilidade aos condicionantes ecolóxicos, ambientais, paisaxísticos, culturais e de estrutura urbana propios do municipio de Betanzos.

En consecuencia a normativa urbanística vai caracterizar singularmente cada un dos diferentes espazos que, segundo a información urbanística deu como resultado tres ámbitos de aplicación: O casco histórico, as entidades rurais e o núcleo en transformación de Infesta. Nestes tres ámbitos aparecerán unha ordenanzas específicas que modularán o crecemento inherente a cada un.

Solo Urbano. NSP 1987							
id	Clase de solo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocup (%)	Retranq (m)	Fronte Mín (m)	Edific (m2/m2)
Betanzos Cidade	Casco Histórico						
	Residencial Denso		12,2 (B+3)			7	
	Media Densidade	200	9,3 (B+2)			6	
	Baixa Densidade	400	6,5 (B+1)	30%	5		0,4
	Comercio, Almacén e Taller	1.000		50%	5		0,5
	Equipamento Docente	1.000	12	25%	5		0,5
	Equipamento Deportivo	1.000	12	50%	5		0,5
	Parque Urbano			0,5%			
Entidades Rurais	Portuario						
	Edificación Adosadas		6,5 (B+1)				
Infesta	Edificaci3ns Exentas	400	6,5 (B+1)	30%			0,4
	Edificación Adosadas		6,5 (B+1)				
	Edificaci3ns Exentas	400	6,5 (B+1)	30%			0,4
	Edificaci3ns en Liña		9,5 (B+2)				
	Comercio, Almacén e Taller						

[T172] Táboa 4.10.03. Ordenanzas de Solo Urbano e Núcleos Rurais. NSP 1987.
Fonte: Elaboración Propia NSP 1987.

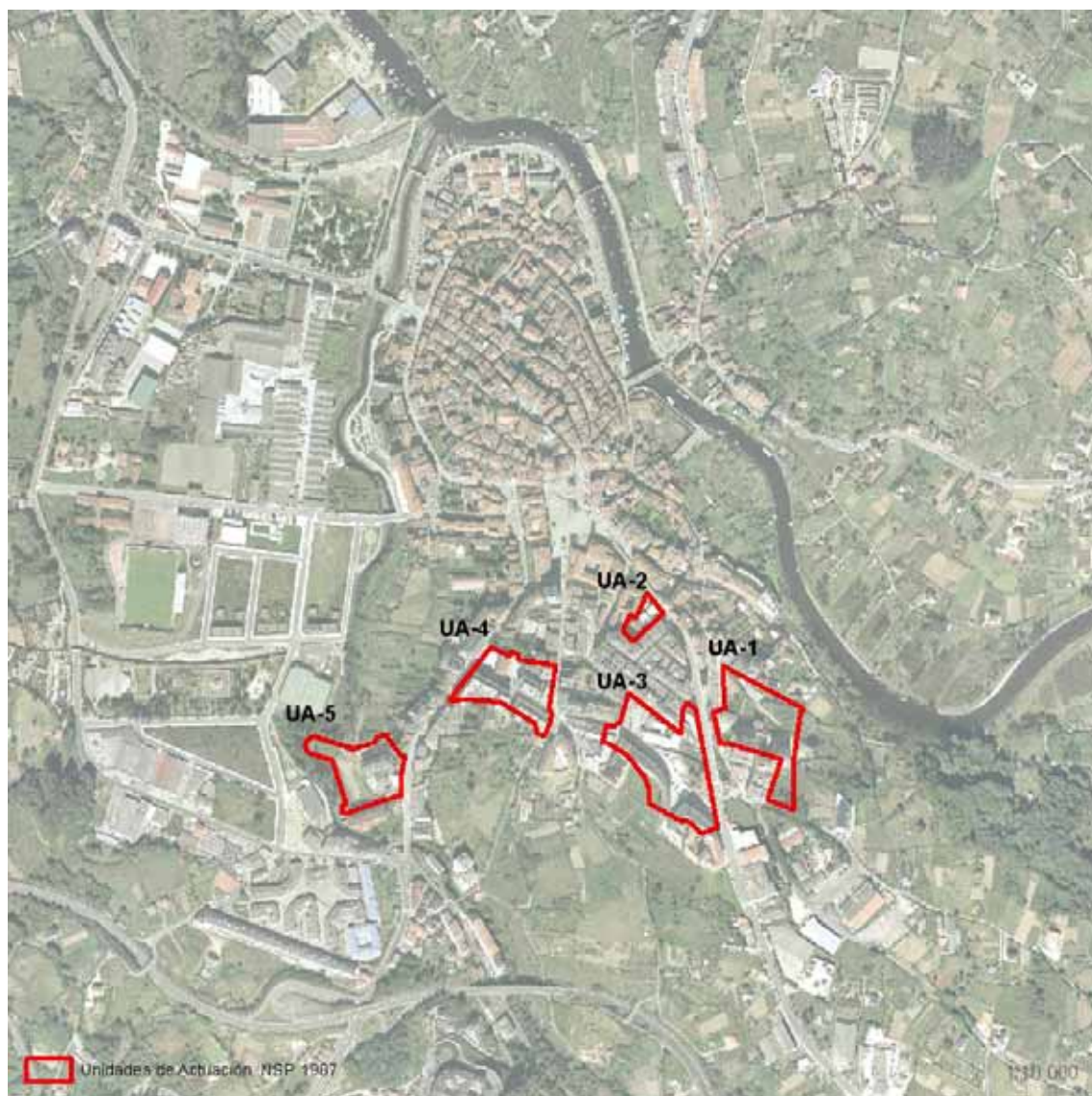
O peso de solo residencial en vivenda colectiva recaerá no núcleo de Betanzos, concretamente na expansión cara o sur. Este alongamento, produto da sucesión de vivendas na beiravías de saída nun primeiro estadio, deu lugar á formación de mazás espontáneas que formalizaron unha feble estrutura urbana da que corresponderá ás unidades de actuación⁴³³ propostas dar saída e completa-la súa integración na malla urbana xeral.

Unidades de Actuación en Solo Urbano. NSP 1987			
Unidade	Denominación	Tipoloxía	Superficie (m2)
UA-1	Boa Vista. Cruz Verde	Res. Denso	13.117
UA-2	Grupo Caneiros	Res. Denso	1.767
UA-3	Ambulatorio Escola e Asilo Irmáns G.	Res. Denso	17.193
UA-4	Naveira	Res. Denso	9.918
UA-5	As Cascas	Dotacional	9.343
UA-6	Cruz Verde -Os Anxos	Res. Denso	
Total			51.338

[T173] Táboa 4.10.04. Unidades de Actuación en Solo Urbano. NSP 1987.
Fonte: Elaboración Propia NSP 1987.

Este desenvolvemento fíxose de maneira moi rápida (Betanzos seguía a se-lo único lugar con crecemento demográfico positivo), potenciado polo acceso directo ao novo treito da N-VI que liberaba o tráfico de paso da serventía de ter que atravesar-lo casco histórico.

⁴³³ UA.4 con aprobación definitiva en sesión plenaria do concello o 11.11.1994 (BOP 10.02.95) de estudo de detalle e proxecto de urbanización.
UA.6 con aprobación definitiva en sesión plenaria do concello o 23.06.89 (BOP 154 de 06.07.1989) de estudo de detalle e proxecto de urbanización.
UA.3 aprobación definitiva pola CPU en sesión de 06.11.1990 (BOP 13.12.1990) de PERI e proxecto de urbanización.

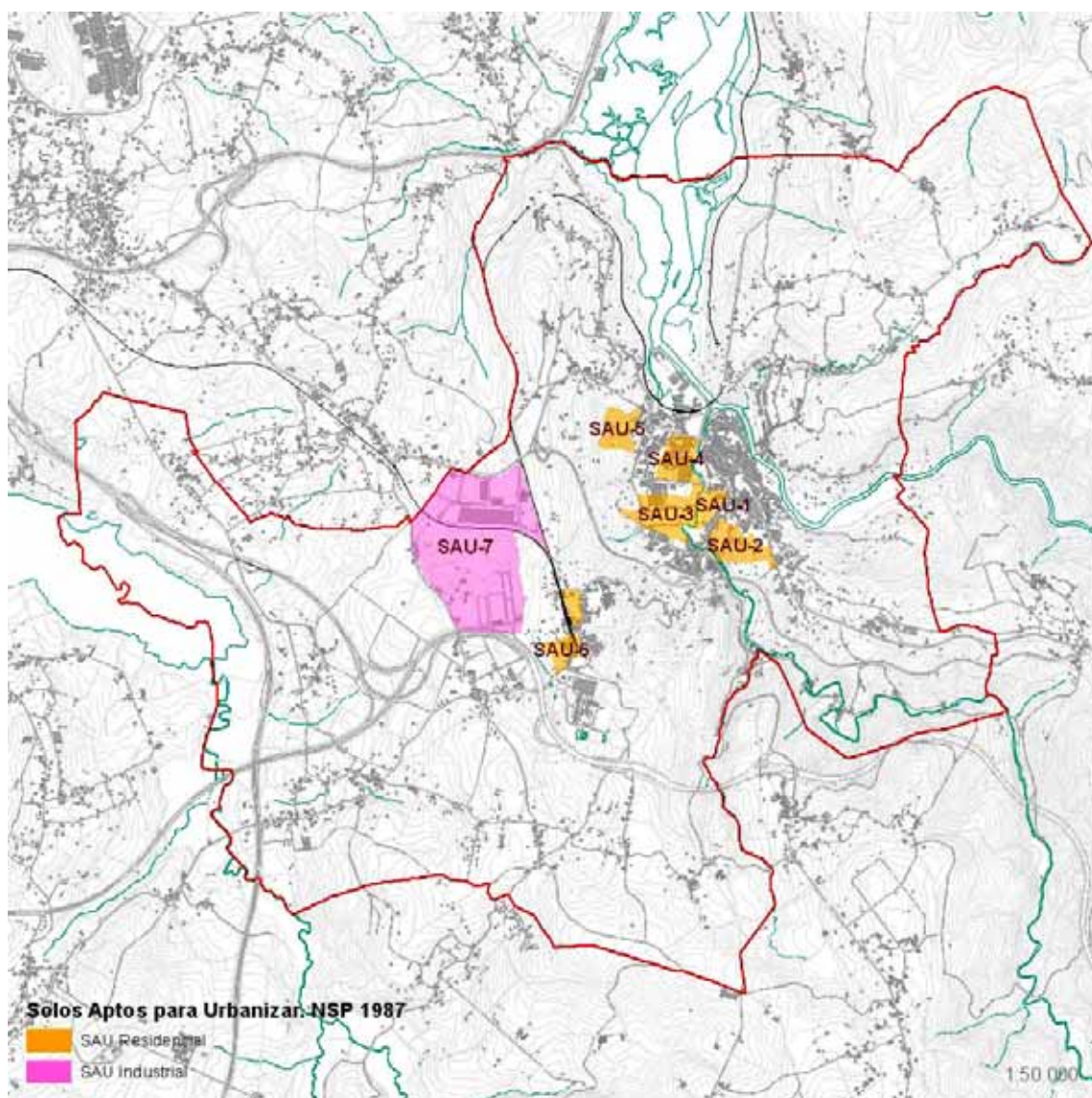


[493] Imaxe 4.10.08. Localización dos Solos Aptos para Urbanizar NSP 1987.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos de Ordenación NSP 1987.

Moi diferente, foi a actuación do solo apto para urbanizar, na que se propuña a transformación de 132 Ha. das cales 82 eran para a instalación de naves industriais. O resto do solo non se desenvolveu, agás o SAU-3 do Pasatempo que foi de iniciativa municipal e que ampliaba as instalacións de lecer e espallamento da poboación cunha ampla zona verde central.

As causas do non desenvolvemento das áreas propostas, malia estar dispostas de maneira continúa ao solo urbano, son parecidas ás que vimos para o núcleo de Carral; insuficiencia da capacidade de xestión por parte dos entes privados, intereses dos propietarios para desenvolver mediante licenza directa un solo anexo aos servizos urbanísticos, escasa demanda de crecemento.

No lado oposto da balanza, aparece o solo industrial, desenvolvido mediante iniciativa privada e que foi abarcado en varias fases, da que finaliza recentemente a terceira delas.



[494] Imaxe 4.10.09. Localización dos Solos Aptos para Urbanizar NSP 1987.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos de Ordenación NSP 1987.

As similitudes cos concellos de Carral e Bergondo son manifestamente coincidentes o que nos está a dicir que Betanzos se atopa nun dobre xogo urbanístico; por unha banda a súa autonomía coma cidade consolidada, pero por outra o lugar que ocupa dentro da área urbana da Coruña.

Inda así as superficies e as escalas temporais dos solos desenvolvidos son sensiblemente diferentes. As ventaxes de Piadela son a creación por etapas segundo as necesidades do mercado e a vantaxosa presenza da liña férrea dentro do perímetro do SAU.

Solo Urbanizable. NSP 1987								
id	Nome	Superficie (m2)	Edific (m2/m2)	Aproveit (m2)	Densidade (Viv/Ha)	Altura Max (m)	Dotacións (m2/viv)	Zonas Libres (m2/viv)
SAU-1	O Frade	42.125	0,60	25.275	75	12,2 (B+3)	1263	11.373
SAU-2	Betanzos O Novo	95.946	0,40	38.378	50	12 (B+3)	11.513	10.074
SAU-3	O Pasatempo	131.517	0,25	32.879	16	9,3 (B+2)		
SAU-4	O Carregal	84.358	0,25	21.090	30	9,3 (B+2)	3.036	6.326
SAU-5	A Magdalena	69.288	0,25	17.322	10	6,5 (B+1)	2.000	6.928
SAU-6	Infesta	75.382	0,25	18.846	20	9,3 (B+2)	5.000	7.538
SAU-7	Industrial	822.523	0,7	575.766			0	82.252
Total		1.321.139		729.556	Estimado		22.812	124.491

[T174] Táboa 4.10.05. Ordenanzas de Solo Urbanizable. NSP 1987.
 Fonte: Elaboración Propia NSP 1987.

Finalmente, a protección do solo rústico ou non urbanizable, irá encamiñada a resolver un dos criterios xerais co que se abordaba o planeamento municipal, que non é outro que a salvagarda dos intereses naturais tanto mariños e costeiros concentrados no esteiro coma a rica potencialidade agrícola das terras de labor. Outro dos elementos singulares de protección, consistirá na aplicación de protección de vistas todo o longo das principais vías de comunicación e que dan nalgunha das súas vertentes cara o casco histórico de Betanzos. Recordemos que o planeamento de Sada de 1989 tamén incorpora este recurso de protección, neste caso dentro do solo urbano para evitar a creación de pantallas sobre o espazo da ría e do mar.

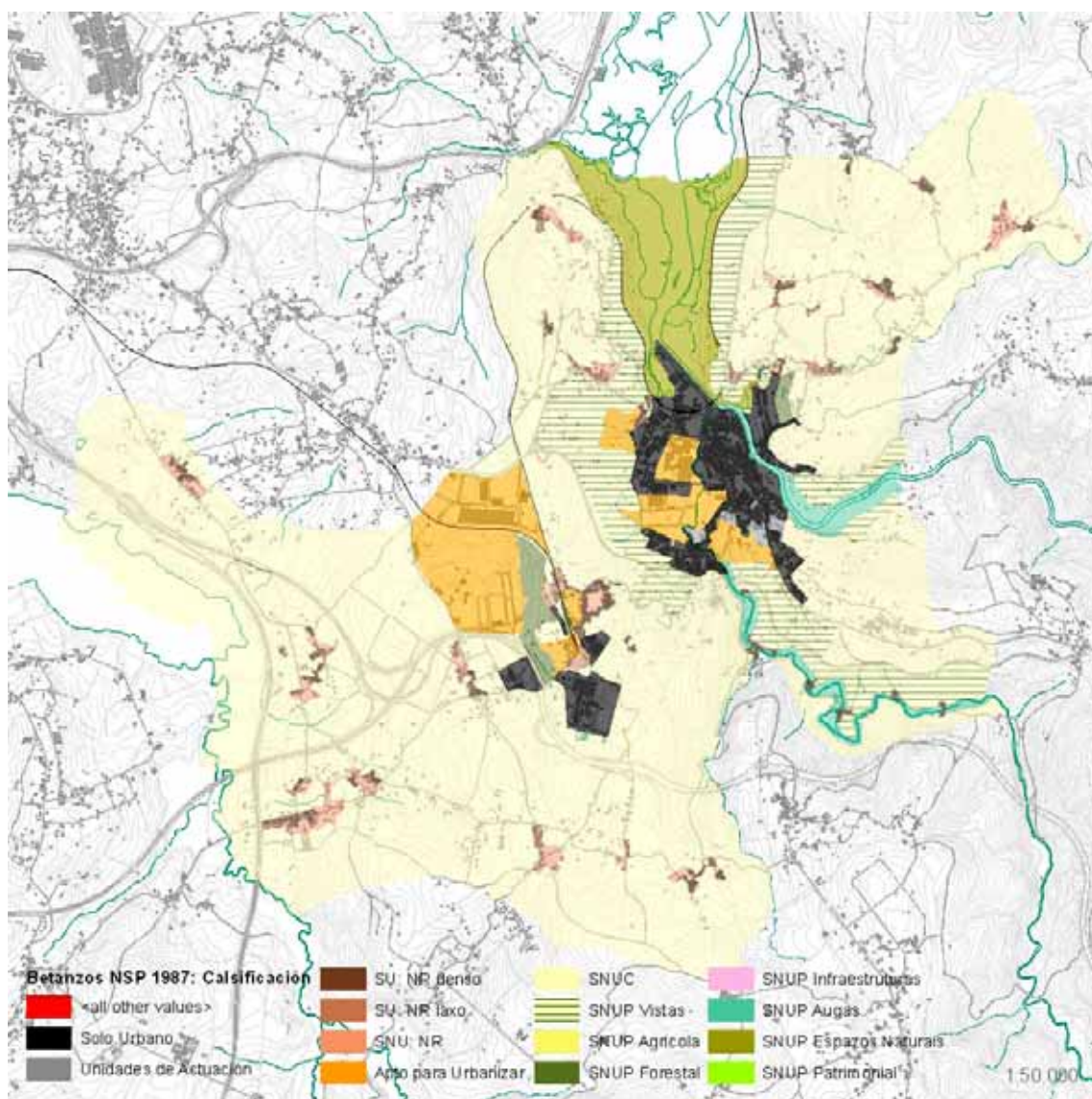
Solo Rústico. NSP 1987						
Clase de solo	Tipo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupación (%)	Retranqueos (m)	Edific (m2/m2)
SNU Núcleo Rural		1.000	6 (B+1)	15	5	0,2
	Expl. Agrícola			10		0,1
SNU Sen Protección	Interés Social	3.000		10	5	0,1
	Industrial					
	Viv. Unifamiliar	2.000	6 (B+1)	10	5	0,1
	Ría e Marismas					
SNU Protexido	Forestal	5.000	6 (B+1)	4	10	0,05
	Vistas					
	Separación Cemiterio dos Remedios					
	Castros e Xacementos					
	Construcións ou Elementos Históricos					
	Potencialidade Productiva					

[T175] Táboa 4.10.06. Ordenanzas de Solo Rústico. NSP 1984
 Fonte: Elaboración Propia NSP 1984

Como resultado da aplicación da normativa urbanística, a superficie protexida resulta axustada aos parámetros estudados, deixando unha ampla zona de 1.721 Ha clasificada como solo rústico común onde se posibilita a construción da vivenda unifamiliar en parcelas de 2.000 m². Asemade, o solo urbano incorpora áreas industriais, principalmente no porto e nos arredores do núcleo de infesta como zonas de industrialización espontánea, no que destaca a definida delimitación dos núcleos rurais con só 73 Ha de superficie.

NSP 1987	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	198
Solo Urbano: Residencial	110
Solo Urbano: Industrial	15
Solo Urbano: Núcleo Rural	73
Solo Apto para Urbanizar	132
Solo Rústico Común	1.721
Solo Rústico Protexido	179
Total	2.230

[T176] Táboa 4.10.07. Betanzos: clase de solo: superficie ocupada. NSP 1987.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1987.

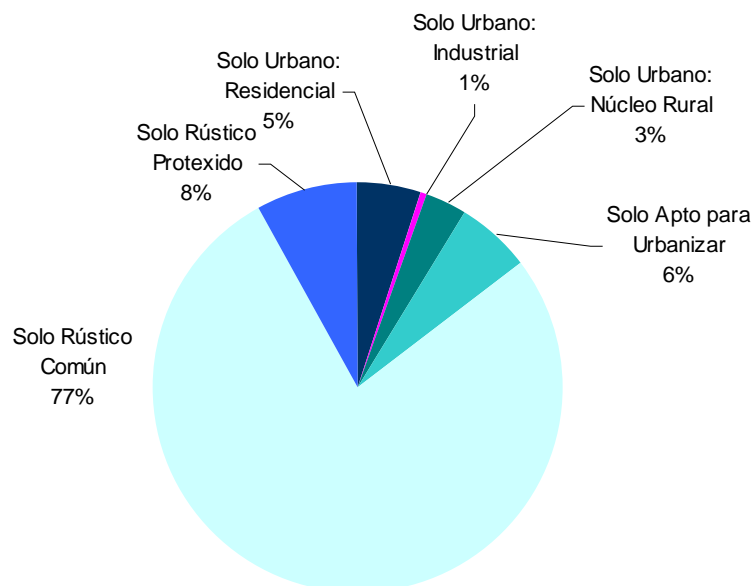


[495] Imaxe 4.10.10. Plano de Clasificación do solo do termo municipal. NSP 1987.
 Fonte: Elaboración propia a partir dos planos orixinais de Ordenación..

As NSP de 1987 formalizarán un crecemento dual, apoiado tanto no núcleo de Betanzos, ao redor do cal se delimitan varios sectores de solo apto para urbanizar; coma no núcleo de Infesta do que se creará unha ampla zona de uso industrial en Piadela, apoiada nas infraestruturas de comunicación existentes.

Do resto da imaxe 4.10.10 destaca o celo do equipo redactor na delimitacións dos núcleos rurais, e a concentración do solo rústico protexido nas contornas dos ríos Mendo e Mandeo e no esteiro que conforma o inicio da Ría de Betanzos.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1987



[210] Gráfico 4.10.11. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Betanzos nas NSP 1987.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1987.

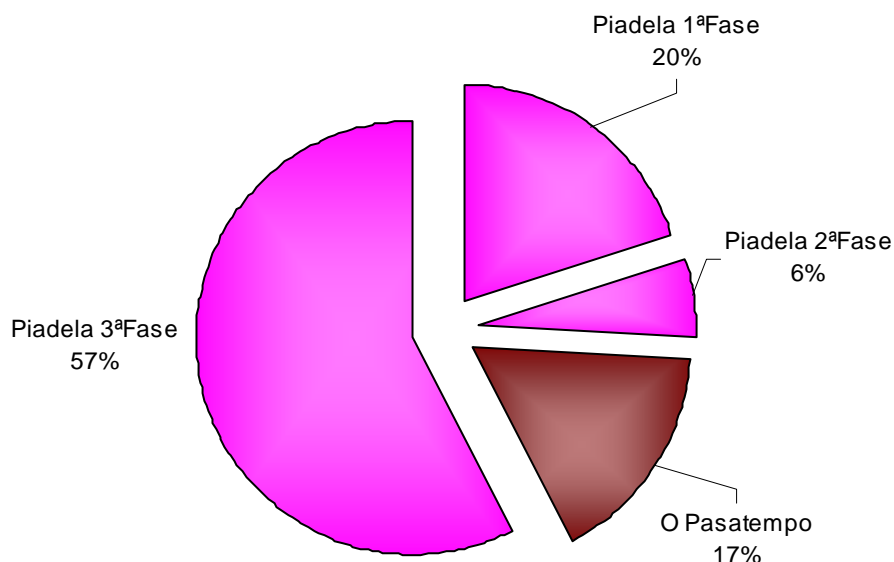
Compre salientar a superficie do solo comprometido para novos desenvolvementos, pois supera a actual superficie de solo urbano concentrada no núcleo de Betanzos. Malia este dato, a meirande parte do mesmo, ao redor dun 82% adícase a solo industrial, de tal xeito que cumpra un dos obxectivos marcados na memoria xustificativa que non é outro que potenciar a capacidade produtiva municipal.

NSP 1984						
Figura	Nome	AD	Nome abreviado	Superficie (m ²)	% sub	% total
PP	SAUI-7. Sector 7.3. Polígono 1. Piadela.	13-ene-89	Piadela 1ªFase	141.026	47,01	19,97
PP	SAUI-7. Sector 7.3. Polígono 2. Piadela.	30-nov-89	Piadela 2ªFase	41.000	13,67	5,81
PP-MP	SAUR-3. O Pasatempo. O Carregal.	28-oct-92	O Pasatempo	117.968	39,32	16,71
PP	SAUI-7. Piadela. 3ª Fase	23-feb-95	Piadela 3ªFase	406.109	135,37	57,51
subtotal NSP 1987				706.103	235,37	100,00

[T177] Táboa 4.10.08. Superficie Desenvolvida segundo as NSP 1987
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1987.

Á vista dos resultados obtidos, atopamos unha porcentaxe de solo en transformación equiparable aos concellos da primeira coroa metropolitana, malia que 0 83% do mesmo sexa adicado a usos industriais. O crecemento residencial atópase fortemente vencellado ao núcleo principal do coconcello, na súa expansión cara o sur, principalmente.

Porcentaxe de Solo Desenvolvido NSP 1987

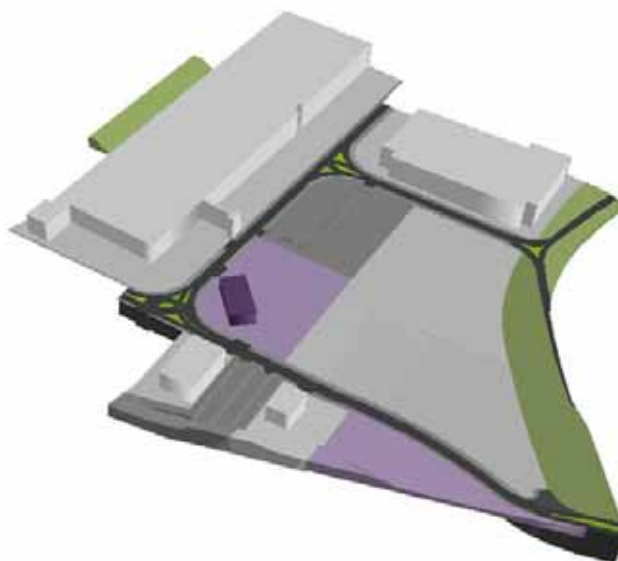


[G211] Gráfico 4.10.12. Porcentaxe do solo desenvolvido segundo as NSP 1987.
 Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1987

O desenvolvemento das NSP de 1987 céntrase na estrutura produtiva dos solos cualificados como industriais en Piadela por iniciativa privada⁴³⁴, algo pouco común nestas actuacións fortemente subvencionadas dende os poderes públicos.

Precisamente o SAUR-3 do Pasatempo será unha actuación promovida directamente polo concello de Betanzos para rehabilitar e ampliar unha ampla zona adicada a espazo de lecer, reequipamento público e vivenda coelctiva e unifamiliar. Neste senso, cabe indicar o nulo crecemento residencial desta zona onde as previsión de rendibilidade económica da promoción foi posta en dúbida debido ás fortes cargas de urbanización non compensadas polo aproveitamento outorgado.

⁴³⁴ Os promotores das diversas etapas e sectores do Polígono foron: Tojeiro Transportes SA para as dúas primeiras fases e Finsa SA, para o sector desenvolvido no ano 1995.



[496] Imaxe 4.10.11. Polígono de Piadela SAU-7. Fase 1.

Fonte: Elaboración Propia a partir do Plan Parcial do Polígono Industrial de Piadela. 13.01.1989

O Sector SAU-7 Industrial de Piadela foi dividido en varios polígonos de actuación. O primeiro, aprobado por CPU o 13.01.1989, corresponde coa instalación loxística de Tojeiro Transportes SA, firma que responde da distribuidora de alimentación GADIS e propietaria única do solo. A edificabilidade do polígono só puido ser estimada en $0,7 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ao carecer deste dato o documento urbanístico. Compre salientar que as zonas verdes ocupan os espazos residuais de contención tanto do sistema viario, N-VI, coma da rede ferroviaria, en espera de posibles ampliacións ou adaptacións dos mesmos.



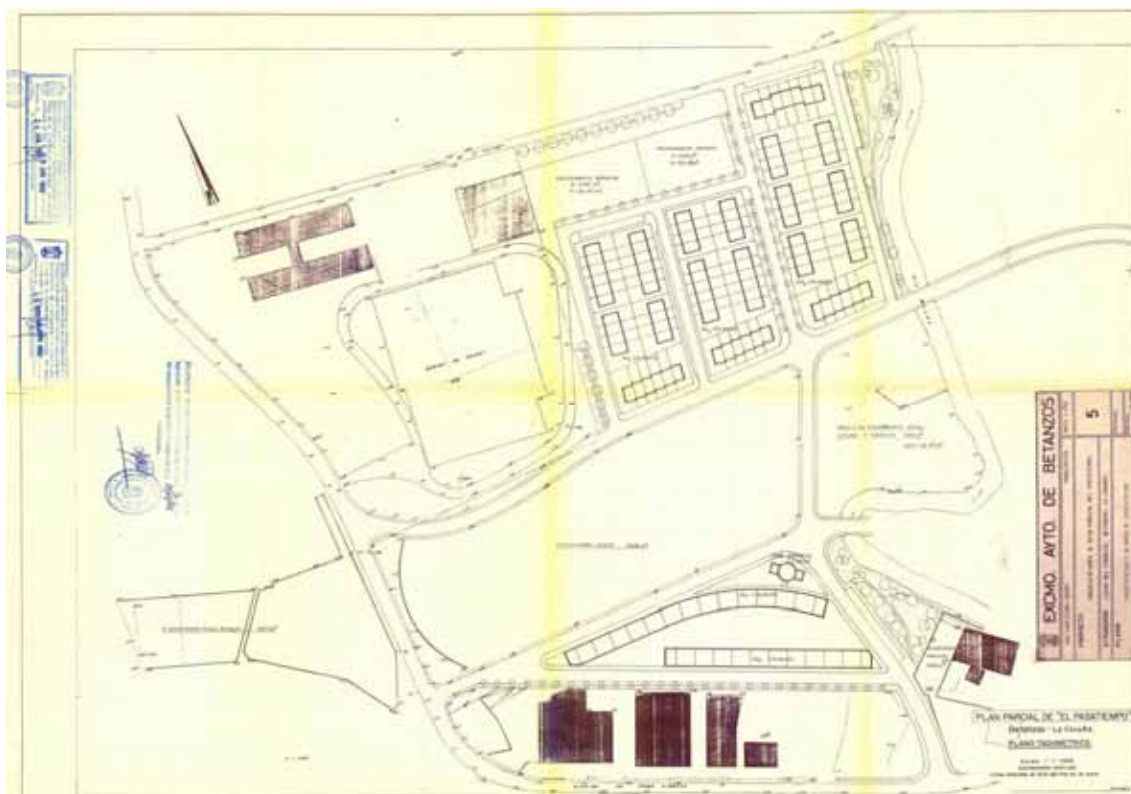
[497] Imaxe 4.10.12. Plano de Zonificación PP SAU-7 Piadela.
Fonte: Plan Parcial do Polígono Industrial de Piadela. 13.01.1989 .



[500] Imaxe 4.10.13. SAU-3 O Pasatempo 1992.

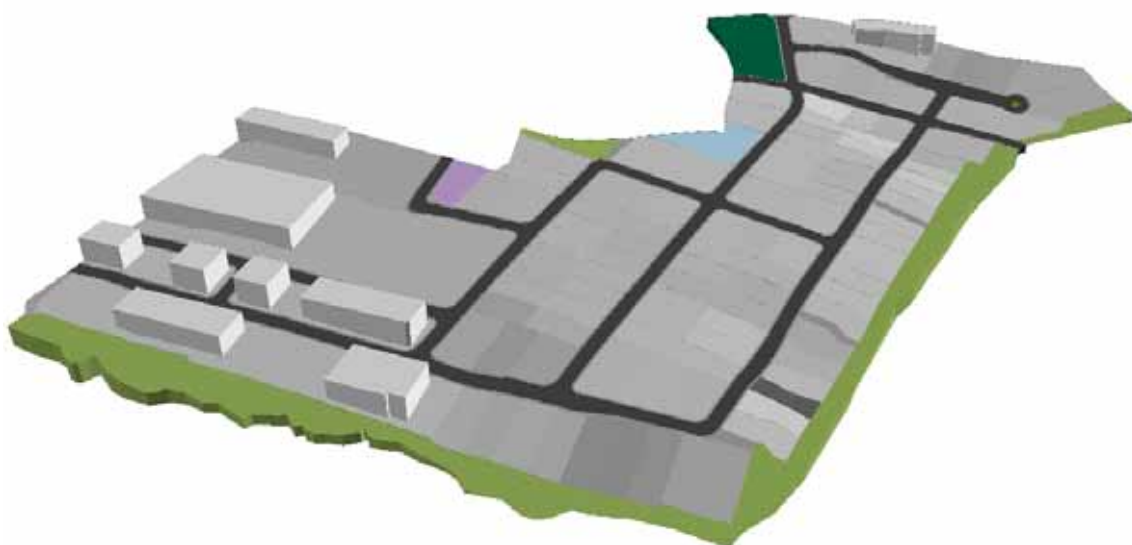
Fonte: Elaboración Propia a partir da MP do PP do SAU-3 do Pasatempo. 28.10.1992.

O PP do Pasatempo foi aprobado definitivamente pola CPU o 11.09.1990 (proxecto de compensación 24.11.1992) a petición do concello de Betanzos para desenvolver unha zona de equipamentos e espazo de lecer na que tivera cabida unha actuación residencial a razón de $0,25 \text{ m}^2/\text{m}^2$, con tipoloxía unifamiliar e colectiva para 189 vivendas. A modificación puntual cambia a disposición da vivenda unifamiliar xunto coa infraestrutura de saneamento. O gran protagonista desta actuación é a acción pública que remata a zona de lecer e o equipamento a nivel municipal do sector.



[501] Imaxe 4.10.12. Plano de Zonificación do SAU-3 O Pasatempo.

Fonte: MP do PP do SAU-3 do Pasatempo. 28.10.1992.



[502] Imaxe 4.10.14. SAU-7 Piadela Sector 3. 1995.
 Fonte: Elaboración propia a partir do Plan Parcial do Polígono Industrial de Paidela. 23.02.1995.

O terceiro sector do polígono industrial de Piadela foi promovido por FINSA e aprobado definitivamente o 23.02.1995 malia que foi obxecto dun segundo acordo do 07.07.1995 que verificaba as correccións impostas pola CPU da Coruña. Este polígono completa cara o sur unha gran peza de uso industrial (e: $0,7 \text{ m}^2/\text{m}^2$) ao redor do apeadeiro de tren de Infesta que se consolida como un nodo alternativo ao propio de Betanzos. A construción deste sector de 40,6 Ha. supón desenvolver o 57% de solo de nova creación do total delimitado.



[503] Imaxe 4.10.15. Plano de Zonificación e Parcelación do SAU-7 Sector 3.
 Fonte: Plan Parcial do Polígono Industrial de Paidela. 23.02.1995.

B. AS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMENTO MUNICIPAL DE 1996.

As Normas Subsidiarias de Betanzos de 1996 foron aprobadas polo propio concello segundo a lexislación vixente⁴³⁵ nese ano, previo informe vinculante emitido pola Dirección Xeral de Urbanismo.

O texto da Memoria repite en parágrafos completos os criterios, obxectivos e estrutura do modelo territorial dos concellos de Carral e Sada sendo os tres documentos do mesmo equipo redactor. Este feito, de indubable transcendencia planificadora, supón un menoscabo das finalidades últimas do que debería ser a planificación concreta dun termo municipal específico. Malia o anterior, compre dicir que a proximidade destes espazos permite unha adaptación parcial das intencións planificadoras. Este dato, sumado a que as NSP vixentes recollen gran parte das anteriores Normas que revisa, supoñen a aceptación do devandito texto coma un documento de mínimos que serve para continuar avanzando no crecemento do termo municipal.

En efecto, termos oportunidade de comparar o texto normativo, o cal recolle as determinacións das anteriores Normas, modificando parte das mesmas en aras de *“facilitar el desarrollo de la gestión (do planeamento) al sector inmobiliario y de la construcción.”* (Memoria de Ordenación, NSP, 1996, páx. 4). A este respecto o solo adxacente ao propio núcleo de Betanzos será obxecto dunha elevada presión urbanística, da que se fai eco o equipo redactor, polo que se decide actuar mediante pezas pequenas en solo clasificado coma urbano (por ter, segundo o texto citado, tódolos servizos urbanísticos que se corresponden co papel regulado desta clasificación⁴³⁶):

“Al objeto de paliar en el futuro las dificultades señaladas y dado que a pesar de todo quedan todavía suelos vacantes que producen una serie de disfunciones en el tejido urbano de la ciudad de Betanzos, en esta Revisión de las Normas se pretende buscar fórmulas de gestión más ágiles que hagan viable la colaboración entre las iniciativas públicas y privada para el desarrollo armónico y la lucha contra los desajustes especulativos.”

Memoria de Ordenación. NSP, 1996. páx. 05.

A realidade do modelo exposto non é outra que substituír as pezas de solo urbanizable en contacto co solo urbano de Betanzos, por Unidades de Execución Integral naqueles ámbitos que dispoñan dos servizos mínimos para clasifica-lo solo como urbano. Así, se consegue, ao seren un menor número de propietarios unha xestión máis rápida, bastando ma maioría dos casos coa presentación do correspondente estudo de detalle, verdadeiro protagonista da construción urbana do Betanzos de finais do século XX e principios do XXI.

⁴³⁵ Lei 7/1995, de 29 de xuño, de delegación e distribución de competencias en materia de urbanismo, que permanece vixente ata o 1 de xaneiro de 2003. http://noticias.juridicas.com/base_datos/Derogadas/r0-ga-l7-1995.html

⁴³⁶ Véxanse os textos normativos ao respecto nos apartados de clasificación do solo urbano: Lei 11/1985; TR . 1992; Lei 1/97, Lei 9/2002.

Esta deriva cara axilizar a tramitación do planeamento vese reforzada pola nula aceptación da promoción inmobiliaria nos desenvolvementos propostos polas NSP de 1987. O exemplo témolo no malogrado Plan Parcial do Pasatempo cun rexeito frontal dos propietarios a materializa-lo aproveitamento urbanístico que lles outorga a lei dadas as fortes cargas soportadas e aos sobrecostes das obras dado o tipo de chan provinte dunha xunqueira.

Por tanto, os **obxectivos** das NSP de 1996 perseguen unha batería de puntos (similares aos das normas de Carral e Sada), estruturados en **Xerais, Particulares e Puntuais**. Entre os primeiros, destacamos os seguintes:

1. Equilibrar as distintas áreas de actividade do termo municipal, corrixindo as distorsións existentes. Para tal fin propónse que as actuacións urbanísticas posibiliten a creación de equipamentos e dotacións nas áreas máis desfavorecidas.
2. Artellamento entre as áreas urbanas e rurais. Este punto, dado a estratexia de ordenación descentralizada se converte no cabalo de batalla das NSP, cunha solución que consiste na práctica, en aumentar en máis de cen hectáreas a capacidade de acollida do solo de entidades rurais para a construción de vivenda unifamiliar desvinculada do mundo agrario⁴³⁷. Baixo este prisma urxe a necesidade de mellorar o sistema viario e o dotar do adecuado equipamento as novas áreas residenciais.
3. Conservación do modelo descentralizado en aras de manter a poboación nos seus lugares de orixe.
4. Mellorar a multifuncionalidade e superposición de usos sen que teña que aparecer unha disposición anárquica ou espontánea da mesma. A finalidade última tentará superar os desequilibrios existentes.
5. Integración dos diferentes grupos sociais; rural e urbano fomentando as relacións sociais e culturais, malia que conservando cada unha das súas propias peculiaridades. A proposta inclúe tres niveis de equipamentos; supramunicipais e municipais, centrados no núcleo principal; e parroquias, dispostos nas cabeceiras principais dos núcleos rurais.
6. Flexibilizar o planeamento de tal xeito que poida adaptarse a hipotéticos cambios non contemplados na normativa.
7. Desenvolvemento urbanístico controlado e harmónico co medio e a estrutura territorial.
8. Evitar a ocupación indiscriminada do territorio, optando por medidas disuasorias e non impositivas.
9. Mellora das infraestruturas para dar servizo á totalidade dos núcleos existentes no termo municipal.

Estes obxectivos son xenéricos e coinciden cos propostos para o termo municipal de Carral. Asemade, inda que puidera acontecer-lo contrario, os obxectivos particulares tamén reúnen unha serie de requisitos xa vistos para os anteriores concellos:

⁴³⁷ Segundo os datos aportados polo IGE (varios anos) dos sectores produtivos, no que o sector primario rexistra paulatinos descenso en números absolutos coma porcentuais en favor dos outros dous.

1. Estructura-los tecidos dos núcleos principais e cadanseu ámbito de influencia mediante operacións de sutura e artellamento de pezas abarcables polo poder de xestión municipal.
2. Adecua-lo planemanento ao Rela Decreto Legislativo 1/1992, e ás lexislacións sectoriais aprobadas dende a entrada en vigor das anteriores NSP de 1987.
3. Reordenación do borde costeiro.
4. Estudo das disfuncións existentes no concello evitando a excesiva segregación de usos e tamén:
 - a. Estratexia de protección do patrimonio edificado.
 - b. Refinar puntos da normativa urbanística.
 - c. Acelerar o desenvolvemento de certas áreas de oportunidade.
5. Corrixir as actuacións de distorsión dentro do territorio municipal, en especial a creación de novas áreas de almacenaxe esgotadas nas NSP de 1987.
6. Potenciación do medio rural e dos núcleos rurais de poboación. Este punto será crucial, pois o cambio superficial e a capacidade de actuación nestes ámbitos supón dar luz verde a un modelo expansivo no que cada núcleo é potencialmente un espazo susceptible de ser converter nunha nova zona urbanizada carente da meirande parte dos servizos:

“Por tanto, se propone una ordenación permisiva dentro del ámbito del núcleo de población, que facilite y fomente el desarrollo de estos, y a su vez se redacten las disposiciones oportunas en la normativa urbanística que configuren un elemento disuasorio ante las tentaciones de edificar fuera de dicho ámbito.”

Memoria de Ordenación. NSP, 1996. páx. 34.

Estas actuacións contemplan a reordenación dos núcleos rurais en áreas urbanas e áreas non urbanizables, ámbalas dúas con capacidade para soportar novas vivendas.

7. Pontenciación do ámbito parroquial como modelo básico de integración dos núcleos de poboación menores.
8. Potenciación do sector industrial e comercial, no que se mellore o sistema de conexión cos eixes de comunicación.
9. Adecuar a previsión de solo residencial ás necesidades reais dos concellos.
10. Establecer un modelo territorial sostible e en transición entre a cidade de Betanzos, os desenvolvementos lineais ao longo das estradas principais, os núcleos rurais de poboación e o solo non urbanizable.
11. A creación de novo equipamento e dotacións como áreas de centralidade que poidan influír no control da expansión indiscriminada do territorio.
12. Flexibilización das propostas urbanísticas.
13. Protección do patrimonio máis aló do casco histórico cara a totalidade do termo municipal.

Por último os obxectivos puntuais centralízanse no troco de aspectos normativos que, por regra xeral incrementan a capacidade e intensidade dos usos permitidos (aproveitamentos baixo cuberta, eliminación da obrigatoriedade de praza de garaxe segundo o tipo de uso, regulación de usos, minorar a acción negativa dos impactos visuais, trocos nas aliñacións e ampliación dos ámbitos de núcleos rurais, etc.).

En canto aos **criterios de ordenación** do solo urbano e para o núcleo principal de Betanzos, compre salientar a delimitación de extensas áreas categorizadas como “non consolidado” con 15 Ha de superficie total, nas que se fai precisa a presentación dunha figura de planeamento, como PERI ou ED, na que case sempre se opta por esta última. Tamén se consideran como urbanos, as extensións ao redor da estrada de Coirós (N-VI) e Paderne (C-640) apoiados no modelo de descentralización urbana exposto e na consecución dos servizos urbanísticos mínimos.

As ordenanzas quedarán definidas pola estrutura diferenciada dos diversos barrios, pretendendo crear uns sistema regulador que defina o tipo edificatorio en función da parcela e o lugar concreto.

Solo Urbano. NSP 1996								
id	Clase de solo	ID Plano	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupación (%)	Retranq (m)	Fronte Mín (m)	Edific (m2/m2)
Betanzos Cidade	Casco Histórico		Planeamento Subsistente. Ordenanzas segundo PEPOCH (1992)					
	Residencial Denso	AD		15,2 (B+4)			6	
	Media Densidade	MD		9,6 (B+2)			6	
	Baixa Densidade	BD	400	6,5 (B+1)	30%	3	10	0,4
	Comercio, Almacén e Taller		1.000	12	70%	5		0,7
	Equipamento Docente		1.000	12	25%	5		0,5
	Equipamento Deportivo		1.000	12	50%	5		0,5
	Parque Urbano				0,5%			
	Portuario							
Entidades Rurais	Edificación Adosadas	NR1	400	6,5 (B+1)	30%		10	0,4
	Edificacións Exentas	NR2	400	6,5 (B+1)	30%		10	0,4
Infesta	Edificación Adosadas	NR1		6,5 (B+1)				0,4
	Edificacións Exentas	NR2	400	6,5 (B+1)	30%			0,4
	Edificacións en Liña	NL		9,6 (B+2)			6	
	Comercio, Almacén e Taller							

[T178] Táboa 4.10.09. Determinacións para o Solo Urbano NSP 1996
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996

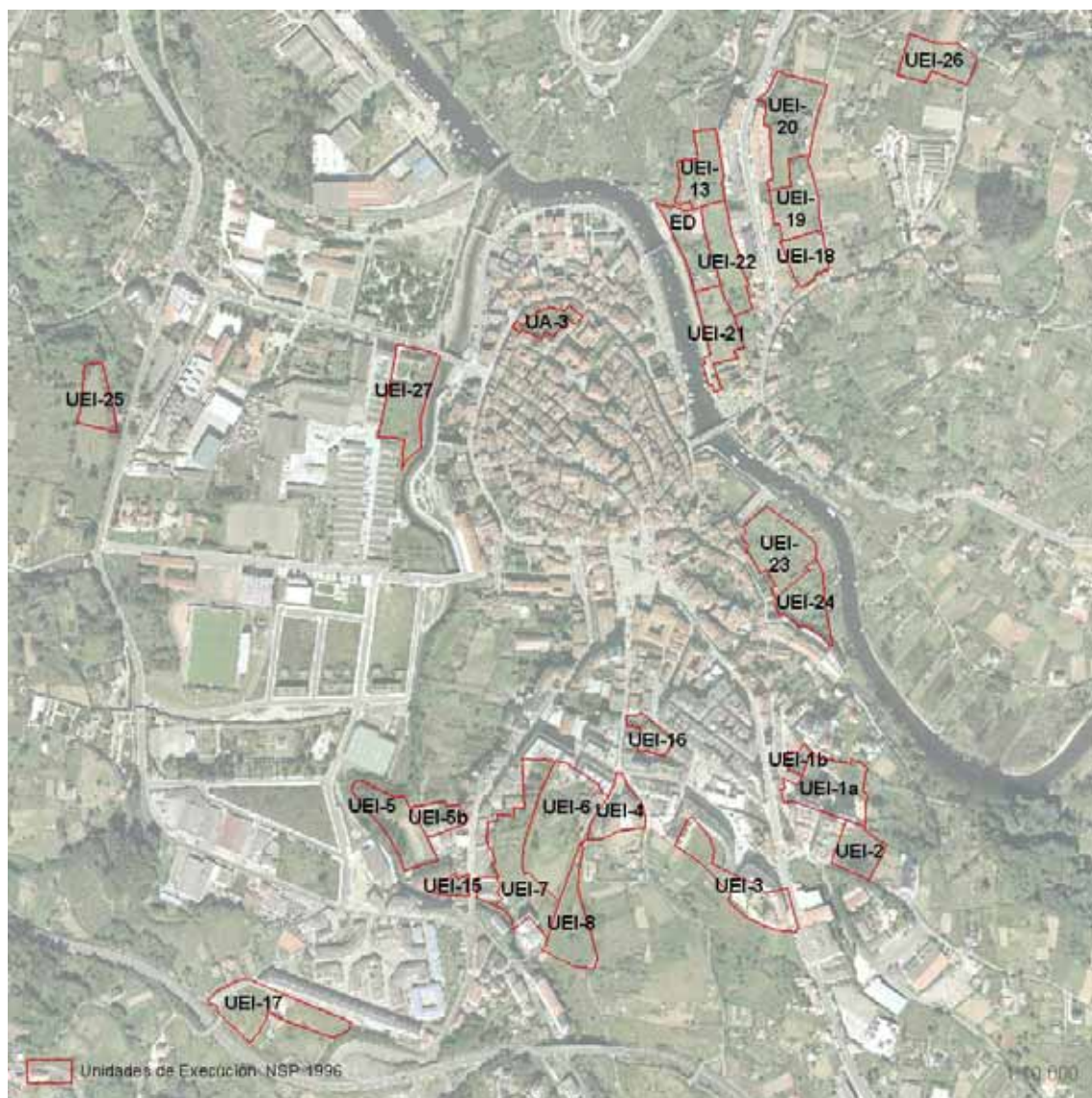
A substitución de parte do solo apto para urbanizar por unidades de execución integral vai facilitar a xestión do núcleo de Betanzos a prol dunha posible extensión cara o sur e o leste. Estas unidades manexan edificabilidades máis intensivas respecto a do solo apto para urbanizar das anteriores Normas Subsidiarias e compromenten un menor número de propietarios. En total son preto de 150.000 m². A indefinición dos parámetros urbanísticos fai

imposible un cálculo aproximado do aproveitamento total, que queda a discreción das conversas cos técnicos municipais.

Unidades de Actuación en Solo Urbano. NSP 1987			
ID Plano	Nome	Tipoloxía	Superficie (m2)
UE-1A	Boa Vista. Cruz Verde	Res. Denso	8.271
UE-1B	Boa Vista. Cruz Verde	Res. Denso	978
UE-2	Boa Vista. Cruz Verde	Res. Denso	4.083
UE-3	Posterior PERI Ambulatorio	Res. Denso	8.023
UE-4	Praza do Rollo	Res. Denso	4.510
UE-5A	As Cascas	Res. Denso	6.868
UE-5B	As Cascas	Res. Denso	2.731
UE-6	Betanzos O Novo	Res. Denso	13.996
UE-7	Betanzos O Novo	Res. Denso	12.134
UE-8	Betanzos O Novo	Res. Denso	6.450
UE-9			-
UE-10	Planteamento alternativo en substitución do SAUR-5		-
UE-11			-
UE-12			-
UE-13	Achegada á Ponte Vella	Dotacional	5.795
UE-14	Av Xesús García Naveira	Res. Denso	1.152
UE-15	Av Xesús García Naveira	Res. Denso	1.219
UE-16	Pintor Seijo esquina R/ Rollo	Res. Denso	2.286
UE-17	A Condesa	Media Dens	8.940
UE-18		Media Dens	3.783
UE-19		Media Dens	6.056
UE-20		Baixa Dens	9.678
UE-21	Barrio da Ponte Vella	Baixa Dens	5.486
UE-22	Achegada á Ponte Vella	Dotacional	6.056
UE-23	Parque do Mandeo	Res. Denso	8.248
UE-24	Parque do Mandeo	Res. Denso	5.163
UE-25	A Magdalena	Media Dens	3.903
UE-26	Entre Caraña e o Cemiterio	Dotacional	5.423
UE-27	Unión Fenosa	Res. Denso	8.650
Total			149.882

[T179] Táboa 4.10.10. Determinacións para as Unidades de Execución en Solo Urbano NSP 1996
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996

A imaxe 4.10.16 recolle unha ortofoto do ano 2008 na que se sobrepón cada unha das unidades de actuación definidas polo planeamento. Pódese comprobar o escaso grado de desenvolvemento destas unidades no transcurso temporal. Esta resposta negativa nos fai preguntarnos cal foi o tipo de poboamento dado que existiu un aumento da poboación no interior do núcleo. Neste senso cabe salientar tres posibles hipóteses de traballo que deixamos para vindeiras investigacións: a primeira, se corresponde cun aumento da unidade familiar, algo pouco probable segundo as mesmas fontes documentais. A segunda, cun incremento de vivendas dentro do núcleo que produce un aumento directo da densidade. A terceira e última ten que ver co incremento de particións dentro da envolvente inmutable no exterior do edificio. Estas propostas deben ser analizadas nun estudo específico dos cascos históricos e barrios consolidados.

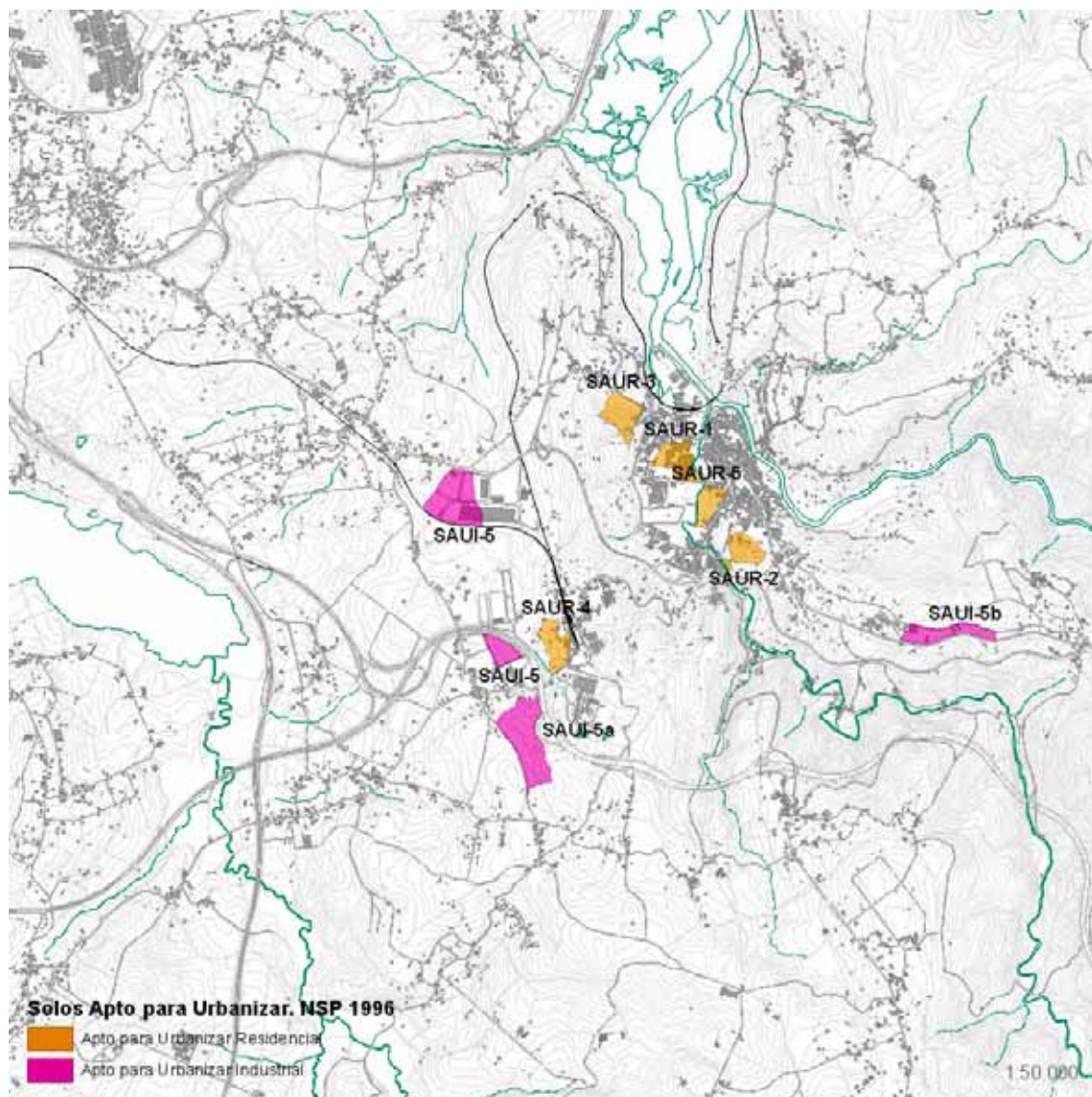


[504] Imaxe 4.10.16. Plano de situación das Unidades de Actuación segundo as NSP-1996.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996.

En canto ao solo urbanizable, a proposta das NSP de 1996 recolle gran parte das delimitacións anteriores, cunha redución superficial naqueles ámbitos anexos ao solo urbano (clasificados como solo urbano non consolidado), máis tamén propón a ampliación de novos sectores industriais nun modelo descentralizado.

Solo Urbanizable. NSP 1996								
id	Nome	Superficie (m2)	Edific (m2/m2)	Aproveit (m2)	Densidade (Viv/Ha)	Altura Max (m)	Dotac (m2/viv)	Zonas Libres (m2/viv)
SAUR-1	O Carregal	62.146	0,45	27.966	30	9,3 (B+2)	5.593	6.214
SAUR-2	Betanzos Novo	49.079	0,80	39.263	75	12 (B+3)	11.778	10.306
SAUR-3	A Magdalena	61.881	0,35	21.658	20	6,5 (B+1)	2.000	6.188
SAUR-4	Infesta	54.756	0,40	21.902	20	9,3 (B+2)	5.000	5.475
SAUR-5	O Frade	37.364	1,00	37.364	75	12,2 (B+3)	1.868	13.451
SAUI-5	Industrial	347.497	0,70	243.248	20		13.900	34.749
Total		612.723		391.402			40.139	76.383

[T180] Táboa 4.10.11. Determinacións para o Solo Urbanizable (interpretación) NSP 1996.
Fonte: Elaboración Propia a partir das determinacións das NSP 1996.



[505] Imaxe 4.10.17. Plano de situación do Solo Apto para Urbanizar en Betanzos segundo as NSP-1996.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996.

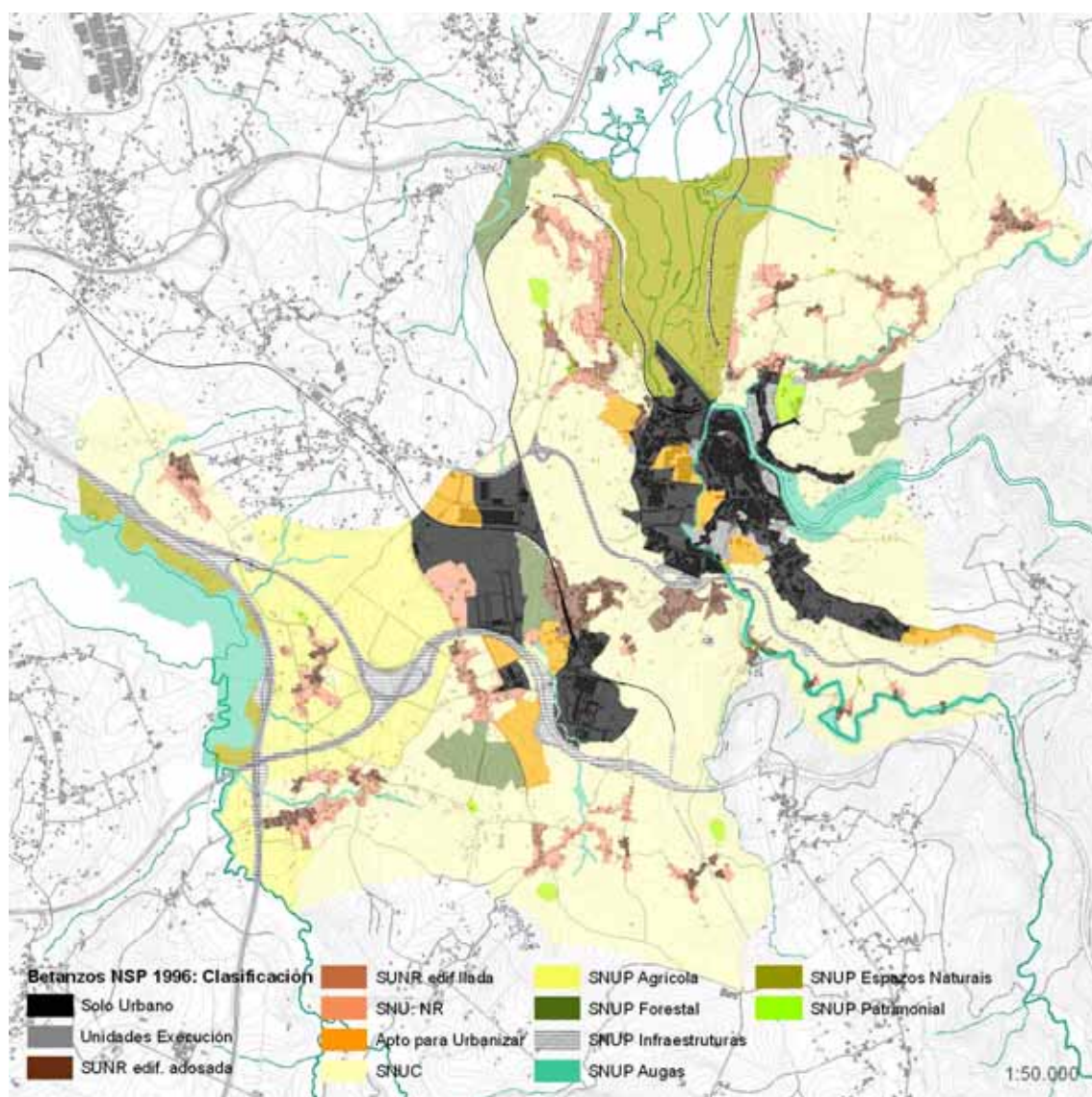
O futuro desenvolvemento destes solos potenciarán o núcleo de Infesta, apoiado no polígono Industrial de Piadela, como referente autónomo individualizado da cidade de Betanzos pero á vez incorporado ao sistema de nodos dentro da área urbana e por extensión da rexión urbana.

Solo Rústico. NSP 1996								
ID Planos	Clase de solo	Tipo	Parcela Min (m2)	Altura Max (m)	Ocupac (%)	Retranq (m)	Fronte Mín (m)	Edific (m2/m2)
NU	Solo non Urbanizable non Protexido	Viv Unifamiliar	2.000	6,5 (B+1)	10	5	15	0,10
		Outros Usos	segundo usos	10	40			0,40
NN	SNU de NR		600	6,5 (B+1)	15	3	12	0,20
PV	SNU Protección de Vistas							
PF	SNU Protección Forestal		5.000	6,5 (B+1)	4	10		0,05
PN	SNU Protección Esp. Naturais							
SF	SNU Protección De Canles e Zonas Baixas							
PA	SNU Protección Agropecuaria		2.616	7 (B+1)	4	5	15	0,04
SC	SNU Protección Cemiterio dos Remedios							
PHA	SNU Protección Patrimonio							

[T181] Táboa 4.10.12. Determinacións para o Solo Non Urbanizable (incluídas as do SNU de Núcleo Rural) NSP 1996.
 Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996.

Os criterios de ordenación no solo rústico⁴³⁸ viran encamiñados á protección dos valores naturais, paisaxísticos de agrogandeiros dos solos que se clasifican como tal. A construción permisible de novas vivendas virá condicionada polo risco de formación de novos núcleos, pero sen impedir este uso en aras da flexibilidade proposta polas NSP de 1996 coma uns dos seus obxectivos.

No que respecta aos núcleos rurais clasificados como solo non urbanizable de núcleo rural tradicional, se esperaba que fora transitoria, cambiando a solo urbano unha vez incorporada a rede de infraestruturas básicas ou elaborado un Plan de Mellora do Medio. O cal non tivo ningún tipo de repercusión no desenvolvemento deste núcleos.



[506] Imaxe 4.10.18. Plano de Clasificación do Solo do termo municipal de Betanzos segundo as NSP-1996.
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996.

A imaxe 4.10.18 amosa o nivel de expansión da mancha urbana no termo de Betanzos. Os cambios no solo rústico virán encamiñados a definir con maior precisión o grado de protección especial implícita no uso ou valores concretos. Sen embargo, tanto no solo urbano,

⁴³⁸ “non urbanizable” na terminoloxía das Normas e das lei vixente no momento de redacción do plan.

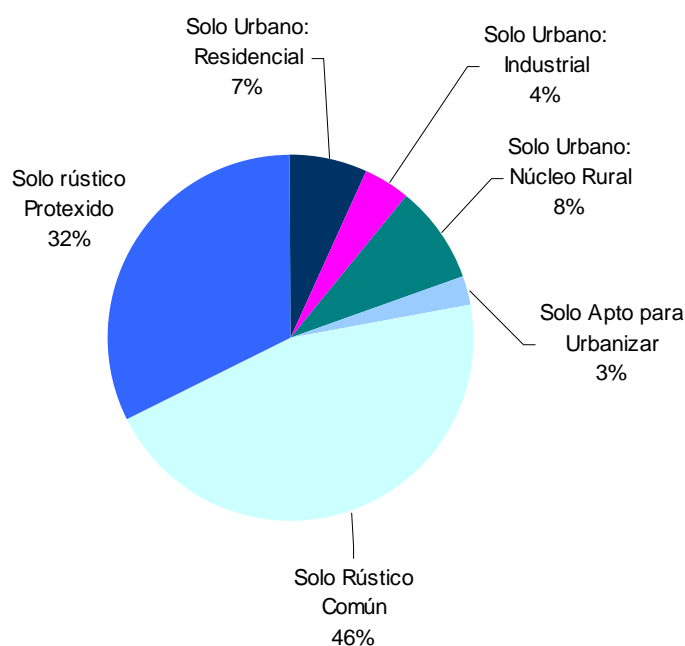
urbanizable, e nas entidades rurais, podemos observar o crecemento experimentado dado por unha maior flexibilidade delimitadora. O núcleo de Infesta-Piadena compite en dimensións co núcleo principal de Betanzos, o cal experimentou un alongamento cara os principais corredores que acometen no seu centro. Pola súa banda, a ampliación dos núcleos rurais resulta unha mostra irrefutable das intencións proxectuais, ao pasar de 78 Ha a 189 Ha, correspondente a un 8% da superficie municipal, o que supón un incremento de cinco puntos porcentuais respecto as NSP de 1987.

NSP 1996	
Clasificación	Superficie (Ha)
Solo Urbano	439
<i>Solo Urbano: Residencial</i>	<i>155</i>
<i>Solo Urbano: Industrial</i>	<i>95</i>
<i>Solo Urbano: Núcleo Rural</i>	<i>189</i>
Solo Apto para Urbanizar	61
Solo Rústico Común	1.013
Solo rústico Protexido	725
<i>Total</i>	<i>2.238</i>

[182] Táboa 4.10.13. Clase de solo: Superficie ocupada. NSP 1996
Fonte: Elaboración Propia a partir das NSP 1996

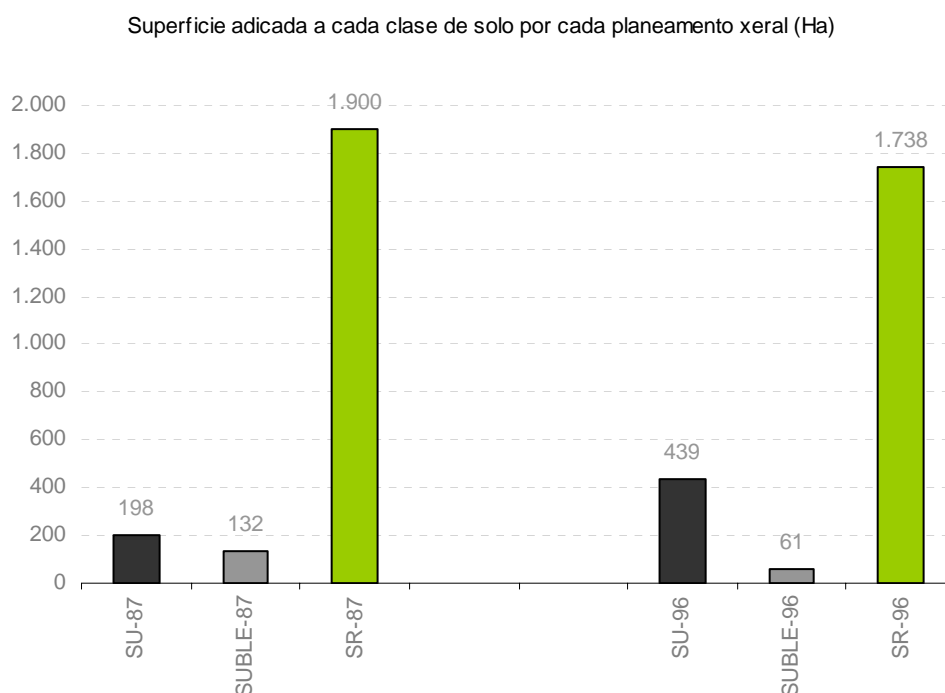
Como acontecera nos concellos de Carral e Bergondo, Betanzos completa o arco suroriental no que se deu un forte impulso á creación de áreas industriais que conformaran un polo de atracción tanto para os residentes propios do municipio como pertencentes á área de influencia. Tamén os concellos de Coirós e Oza están a desenvolver actuacións industriais que dan continuidade temporal aos procesos de descentralización do sector secundario máis aló do ámbito de estudo pero en directa relación coa mellora das comunicacións.

Normas Subsidiarias de Planeamento, 1996



[G212] Gráfico 4.10.13. Porcentaxe de cada clase de solo ofertada no concello de Betanzos nas NSP 1996.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP 1996.

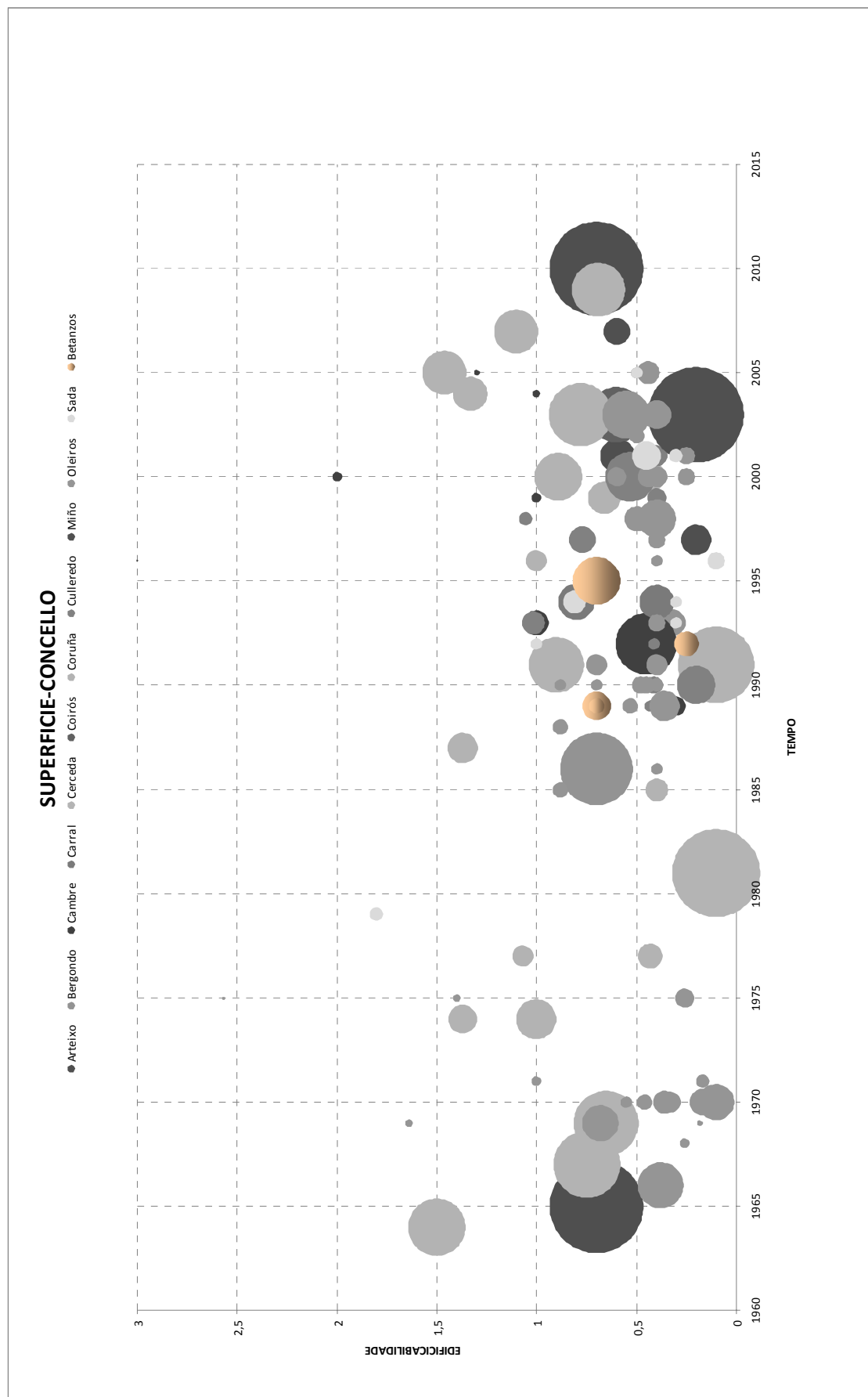
Redúcese, no obstante, a superficie de solo urbanizable (apto para urbanizar) na metade dado que a proposta pasa por desenvolver as unidades de execución en solo urbano. Finalmente, destaca a proporción de solo rústico que pasa a se protexido polas súas características, definindo as áreas de bosque, agrícolas e arqueolóxicas as que compre destacar o importante espazo natural da bacía do Mendo e Mandeo, actualmente protexido dentro da Rede Natura.



[G213] Gráfico 4.10.14. Superficie adicada a cada clase de solo, en cada un dos plans urbanísticos de rango xeral.
Fonte: Elaboración propia a partir das NSP de 1987 e NSP de 1996.

O gráfico 4.10.14, establece a comparativa entre ámbolos dous planeamentos cunha diferenza temporal de nove anos. O aumento do solo urbano é debido á transformación de gran parte do solo urbanizable industrial (visto no anterior apartado), máis tamén compre salientar a transformación de parte do solo urbanizable en contacto directo co casco antigo xunto coa nova redelimitación do solo urbano que ensancha os seus límites. Así, o crecemento do solo urbano chega a 241 Ha novas, o que supón un aumento porcentual de 121 puntos, superando a dupla en tan só nove anos. Obviamente este valor indica, non unicamente a existencia dun crecemento certo, máis tamén un cambio de criterio cara unha maior permisividade constructiva.

Pola contra, o solo urbanizable, inda que con novos espazos delimitados, perde peso relativo e representa un 53% menos que o do anterior plan, con 71 Ha menos. Para rematar, o solo rústico perde unha porcentaxe do 8% entre os dous planeamentos, unhas 162 Ha a prol, como dixemos do solo urbano próximo.



[G214] Gráfico 4.10.15 Planeamento de desenvolvemento de Betanzos sobre o total da área urbana.
Fonte: Elaboración Propia.

5. ESTUDO URBANÍSTICO DA MOBILIDADE NA ÁREA URBANA.

A transformación do territorio circundante na cidade da Coruña é un feito común ao resto de cidades de Galicia (Díaz, 2000; Dalda et al., 2005; Aldrey, 2005; Precedo, 2008), na que só cambia a intensidade do proceso urbanizador. En efecto, a área urbana de Vigo, xunto coa de Pontevedra, constitúe o outro polo de concentración de actividades e poboación que está a experimentar un crecemento moi forte dende a entrada da industrialización intensiva. Mais; Lugo, Ourense e Mesmo Santiago como cabeceiras administrativas tamén se atopan en procesos de expansión que invalidan os actuais límites municipais coma contedores do urbano.

Estes crecementos periurbanos, compartidos na meirande parte das cidades medias europeas (EU informe anual, 2008), están a producir unha lectura fractal do territorio, digamos por capas (Sabaté, 2008). Por tanto, a necesidade de dotarse de instrumentos de ordenación urbanística a nivel supramunicipal resulta unha práctica xeneralizada e necesaria para comprender o fenómeno, dada a escasa operatividade da instrumentación municipal pola súa propia natureza. Idea que foi posta en valor na Carta de Atenas, onde se subliña a importancia da Rexión como organismo funcional, principal chanzo das operacións urbanas, tanto estratéxicas como programáticas (Vegara, de las Rivas, 2004, p. 89).



[507] Imaxe 5.1. Vista aérea da península na que se asentaba a cidade orixinaria.
Fonte: Plan de Ordenación do Litoral. Xunta de Galicia.

No caso coruñés, a especial configuración peninsular da cidade central (Cebrián, 1975; 1984), xunto cunha orografía caracterizada pola bacía do río Mero e os seus afluentes, elevan a complexa relación entre esta e o resto do sistema de asentamentos comarcal. Así, a entrada principal á cidade canaliza o fluxo provinte dos concellos centrais e occidentais da área urbana, con tres nodos principais; O Seixal, A Pasaxe e xa dentro do casco urbano o viaduto de Linares Rivas, ao que temos que sumar a conexión da autoestrada coa avenida Alfonso Molina que produce un *tráfico de colisión* entre larga e corta distancia para coincidir a menos de 200 metros coa saída cara o polígono de Pocomaco⁴³⁹.

En efecto, segundo os datos analizados, entre estes tres puntos se darán as maiores demandas de mobilidade para a área urbana da Coruña. Asemade, coincidente coa maior expansión urbana dende finais dos anos sesenta, lugar preferente das actuacións urbanísticas nas parroquias en contacto co termo municipal da Coruña, tal e como puidemos demostrar no anterior capítulo.



[508] Imaxe 5.2. Entrada dende o nodo da Barcala. Ano 2000.
Fonte: Plan de Ordenación do Litoral. Xunta de Galicia.

O primeiro nodo; A Barcala-O Seixal, engloba os crecementos residenciais especulativos dos anos setenta ao redor dos que foran os tradicionais asentamentos do Burgo, O Temple e en menor medida O Seixal. Estes deron paso as unidades de actuación⁴⁴⁰ dos anos oitenta e noventa, xa regulamentadas segundo os parámetros urbanísticos de residencia intensiva. O

⁴³⁹ Este punto xa foi tratado no capítulo III cando se analizou polo miúdo o trazado proposto no Plan Arterial de Accesos de 1974.

⁴⁴⁰ No capítulo IV deste traballo doutoral, onde se estuda proceso de ocupación do solo segundo as directrices do planeamento xeral e de desenvolvemento, faise fincapé no crecemento desta zona no apartado adicado ao concello de Cambre.

lugar permanece coma punto de referencia, en parte grazas a conservación da ponte que servía de paso ao antigo camiño real (actual AC-211 de titularidade autonómica), hoxe utilizada como paso peonil. Trala construción da estrada da Pasaxe a Abegondo (AC-221) a principios do século XX o camiño cara Castela se desvía pola ribeira dereita xa no lugar da Pasaxe, e achega a antiga península de Alfoz de Perillo á cidade (Martínez, 1981). Dará comezo, deste xeito a colonización edilicia da ribeira dereita da ría.

A finais dos anos oitenta, entra en servizo o tramo da autoestrada⁴⁴¹ que une A Barcala con Palavea entrando pola parroquia de Rutis e remontando os montes Alfeirán e da Zapateira. Evítase, deste xeito a serventía que supón o paso por terreos de clara vocación urbana a costa de fortes movementos de terra. Este camiño, no obstante, supón a volta ao antigo paso polo Temple.



[509] Imaxe 5.3. Nodo da Pasaxe no termo municipal coruñés. Ano 2000.
Fonte: Plan de Ordenación do Litoral. Xunta de Galicia.

O segundo nodo en estudo, aparece nas confluencias da Avenida da Pasaxe, actual AC-12 en continuidade coa xa mencionada AC-211 e o Paso da Avenida Alfonso Molina, actual AC-11 que enlaza co camiño cara Santiago. Este nodo rexistra non poucos movementos circulatorios, de feito por el se concentra a meirande parte do tráfico comarcal con orixe ou destino a cidade central. No aspecto morfolóxico aparece como o segundo punto de unión das estradas que, circulando en paralelo, finalizarán na cidade herculina.

⁴⁴¹ Compre salientar o traballo dirixido por Perez Touriño en 1997; *Infraestructuras y Desarrollo Regional. Efectos Económicos de la Autopista del Atlántico*, que dende un punto de vista económico pon en valor o significado estruturante da citada vía como eixo de conexión entre ás áreas urbanas de Galicia da vertente occidental.

Anteriormente, ten aparecido un punto de especial conflitividade, o nodo de Perillo⁴⁴², tridente ramificado que da acceso aos principais núcleos do termo municipal de Oleiros (Martínez, 1981). Este punto xa se perfilaba como un dos núcleos de maior crecemento poboacional (PXOM-Oleiros, 1984; 1995) que se inicia a mediados dos anos sesenta, pero que non detén a súa compactación ata principios do século XXI, data na que será a parroquia veciña de Liáns a que tome o relevo dada o reducida superficie parroquial do primeiro (PXOM-Oleiros, 2009).

As actuación ministeriais, en especial as debidas ao PDI⁴⁴³ de 1994, conformaron unha complexa rede de enlaces, eliminado xiros, e incrementando velocidades, na procura de dar saída ao elevado número de vehículos que circulan diariamente por este tramo da N-VI. Unha das consecuencias inmediatas é a perda absoluta de calidade ambiental (Buchana, 1963) especialmente na zona de Perillo. Isto non paralizou a colonización das beiravías seguindo as directrices do PXOM da Coruña de 1998 que sinala como solo urbano con tipoloxía de bloque residencial parte das marxes da AC-11.



[510] Imaxe 5.4. Nodo de Linares Rivas. Ano 2000.
Fonte: Plan de Ordenación do Litoral. Xunta de Galicia.

O terceiro e último nodo de enlace atopámolo dentro da cidade, cunha solución final en paso a nivel realizada xa nos anos setenta, en continuidade co viaduto de San Pedro de Mezonzo. Esta

⁴⁴² O *Plan Arterial de Accesos* de 1974 dispuña un acceso alternativo da autoestrada ocupando gran cantidade de solo polo que resultaba especialmente lesivo para os intereses inmobiliarios que xa se empezaban a dar nesta zona. Non obstante, o paso do tempo pódenos levar a reflexionar que a solución proposta, cos matices necesarios de adecuación paisaxística e funcional, preparaba o territorio oleirense para afrontar o crecemento urbanístico dende outras premisas, liberando os usos residenciais sobre a ribeira mariña.

⁴⁴³ Véxase o capítulo III deste traballo doutoral onde se fai unha análise morfolóxica das vías de acceso AC-11 e AC-12.. Tamén, A. Díaz (2000) fai un estudo do documento aprobado e que se levou á práctica onde se analizan as prioridades de actuación e os obxectivos encamiñados a dar fluidez ao tráfico.

paradigmática actuación ven significar a apropiación por parte do automóbil dos espazos urbanos, incluso aqueles de maior representatividade urbana (Boaga, 1974). Só, con ocasión da revisión do Plan Xeral da Coruña, se debate sobre a inadecuación desta tendencia, na procura de recuperar o espazo urbano para o cidadán⁴⁴⁴, actualizando e sometendo a análise as propostas do Plan Sectorial Viario do ano 1974 e do Plan Comarcal Viario do ano 2004, cun esquema en malla que serve para repartir máis equitativamente os tráficos (Busquets, 2009).

No estudo do proceso urbanizador visto no presente traballo⁴⁴⁵, as tendencias de crecemento indican o fortalecemento do eixo N-VI AP-9, que se ven producindo ininterrompidamente dende os anos setenta, pese a aparición recente de novos crecementsos residenciais cara o sur e oeste da cidade central. A posta en valor dun transporte público, que ligue efectivamente estas tres áreas lonxitudinais e poda competir en velocidade e confortabilidade co vehículo particular, se antolla necesaria en aras de dotar de calidade ambiental os espazos servidos, e sobre todo de ofrecer unha lectura unitaria dos procesos fractais (Soja, 1994) que acontecen na cidade contemporánea, superando as rixideces emanadas dos actuais límites municipais⁴⁴⁶.



[511] Imaxe 5.4. Entrada principal ao polígono industrial de Sabón, termo municipal de Arteixo. Ano 2000.
Fonte: Plan de Ordenación do Litoral. Xunta de Galicia.

⁴⁴⁴ Segundo as correntes actuais da práctica urbanística levada a cabo nas grandes cidades do continente (Urban 8, 2006). Na cidade herculina, cobra forza o movemento Masa Crítica, que reivindica unha mobilidade sustentable mediante o emprego de medios non contaminantes como a bicicleta ou as accións para que a Administración tome conciencia da problemática.

⁴⁴⁵ Cap. IV.

⁴⁴⁶ En 2008, froito da colaboración coa Deputación da Coruña, ve a luz unha publicación que recolle os estudos feitos para unha mellora dos servizos prestados polo citado organismo supramunicipal. Foi dirixida por X.L. Martínez e leva por título; *As Áreas supramunicipais da provincia da Coruña. Investigación urbanística*. Neste estudo se redefinen oito grandes áreas que, superando os límites municipais, debuxan un mapa da realidade socioeconómica da provincia en atención as súas posibles potencialidades.

O sector oeste, que comprende o concello de Arteixo, funcionou coma receptor dos procesos industriais dende os anos sesenta, acentuando esta funcionalidade coas políticas de desenvolvemento industrial de principios do século XXI (Vence, 2006). Así, o sector residencial asociado aos postos de traballo ofertados, experimentou un crecemento apoiado en exclusividade sobre as vías de comunicación principais (Nárdiz, 2008) penalizando os traxectos de media distancia que se serven destas vías.

Fronte a estes dous eixos, ten aparecido un terceiro, de menor percorrido histórico, pero que se perfila como a nova entrada á cidade segundo os diversos plans sectoriais de estradas presentados ao longo do século XXI. Este eixo estaba servido pola estrada DP-3005 O Birloque-Uxes aproveitando parte dos vales do rego de Mesoiro e do Seixeda. Sobre esta estrada, se empraza dende os anos setenta do século pasado o Polígono Industrial de Pocomaco.

Así, o Monte das Arcas, separador natural entre este dous vales, experimentou unha ocupación parcelaria en vivenda unifamiliar, que en continuidade co Monte da Zapateira provocou un aumento considerable dos usos do solo destinado a residencial fronte ao característico da zona, que era forestal. A colonización *ex novo* por estas terras, relativamente próximas á cidade central, se veu reforzada polo planeamento urbanístico e pola falta de delimitación precisa dos límites municipais dos concellos implicados; A Coruña, Arteixo e Culleredo, todos eles implicados con desenvolvementos parciais. A nula adecuación do vial que serve esta zona sen oferta diversa de modos de transporte, unida á monofuncionalidade residencial imperante, provocan a saturación viaria en horas punta nos accesos cara o polígono industrial existente.

Como veremos a continuación, as accións gobernamentais en materia de transportes son limitadas en canto ao alcance global das mesmas, potenciando exclusivamente a creación de novas vías coa carencia dun plan máis ambicioso que abrangue a totalidade do problema. Esta visión tende a postergar o problema cara as xeracións futuras e a limitar o uso das mesmas a capas sociais con capacidade para o mantemento dun automóbil:

“En ese contexto, una política de transportes basada fundamental o exclusivamente en la construcción y funcionamiento de infraestructuras dedicadas a los vehículos automóviles será muy limitada socialmente, en la medida, en que puede dejar sin respuesta a la demanda de movilidad de las capas o grupos sociales con niveles de ingresos inferiores al umbral necesario para la adquisición y mantenimiento de un vehículo propio.”

Julio Pozueta, 2005. Páx. 9.

Procederemos entón a analizar cada un dos corredores mencionados, segundo a diferenza entre modos de transporte, ben sexa o vehículo privado ou medios colectivos públicos. Por cuestións operativas e de escala se divide cada un das modalidades entre a periferia e a centro; entre movementos interurbanos e os intraurbanos, mesmo atendendo a que gran parte destes teñan unha direccionalidade definida; cidade central *versus* área urbana. O enfoque de satisfacción da demanda deberá ser corrixido cara unha perspectiva de oferta (Herce, 2009, p. 114).

5.1. REPERCUSIÓNS URBANÍSTICAS NO USO DO VEHÍCULO DOMÉSTICO NA ÁREA URBANA.

A complexa relación socioeconómica actual vese reflectida no progresivo aumento da mobilidade⁴⁴⁷ ata acadar cotas de conxestión en horas punta cada vez máis dilatadas no tempo (Díaz, 2000; Dalda, 2005). A maiores, o problema se prolonga máis aló dos nodos conflitivos; afecta a parte do sistema viario local, que actúa como vía de escape, incorporando funcións alleas ao seu cometido inicial.

A especial localización da cidade compacta na comarca, así como a configuración orográfica, unido á eventual aparición dos tres nodos significativos vistos no apartado anterior, conforman o armazón estrutural da mobilidade privada cara o sector sueste. Asemade, a falta dunha xerarquía viaria completa⁴⁴⁸, onde existen múltiples administracións implicadas na xestión das vías, imposibilita a lectura unitaria do sistema viario que repercute directamente no usuario a nivel comarcal.

As análises complementarias⁴⁴⁹ de densidade poboacional xunto cos datos de IMD, permiten obter unha serie de puntos de xeración de mobilidade. Os vértices exteriores estarían formados polos núcleos de Sada, Betanzos, Carral e Arteixo. A estes, lles temos que sumar a deslocalización estratéxica das áreas industriais apoiadas no viario principal; Guísamo (Bergondo), Espírito Santo (Cambre), Piadela (Betanzos), Os Capelos (Carral), Alvedro, Centro loxístico de Transportes de Ledoño (Culleredo), Sabón e Morás (Arteixo), sempre entendido como áreas de produción incorporadas as dinámicas metropolitanas, ou dito doutro modo; nas que o interese municipal so chega ao de recadador de impostos sen a máis mínima intención de regulamentar o mercado de traballo municipal dado que escapa netamente das súas funcións.

Dentro do recinto así conformado, outra serie de puntos internos marcan as zonas focais de interese para o noso estudo. O máis importante é a ría do Burgo, que delimita un espazo propio (PXOM Oleiros, 2009) onde se ten producido a case colmatación das súas marxes; no lado norte con Perillo (Oleiros) e O Seixal e O Temple (Cambre), e na parte sur cunha serie de poboacións macladas sen solución de continuidade (Fonteculler, Acea da Ma, O Burgo) todas elas pertencentes ao termo municipal de Culleredo. Este espazo é o que rexistra o maior índice de mobilidade de toda a área urbana. Máis ao norte, Santa Cruz e Arillo (Rialta) se incorporan, en menor medida ás dinámicas metropolitanas. Cara o sur, O longo da N-550 aparece delimitado por edificios de sete e oito plantas nun traxecto de cinco quilómetros (Nárdiz, 2008) que engloba as poboacións do Portazgo, Vilaboa e A Balsa, ocultando os antigos asentamentos rurais de Cordeda, Rutis e Conduzo.

⁴⁴⁷ Pódese comprobar nas táboas aportadas polos estudos de tráfico tanto da Dirección Xeral de Estradas coma do Ministerio de Fomento, incluídas nos anexos deste traballo doutoral.

⁴⁴⁸ As estradas primarias e secundarias actuaron como soporte da edificación ao longo do século XX, co amparo do planeamento urbanístico.

⁴⁴⁹ Véxase plano 5.1.1.

No sector sur e suroeste tamén se perciben estas prolongacións lineais. Con todo, as diferenzas entre estes dous eixos resultan evidentes. En efecto, o corredor suroeste cunha *Intensidade Media Diaria* global de 50.000 vehículos, está composto por tres estradas que intersecan na rotonda de entrada ao Polígono de Sabón. Con excepción da AG-55 (autoestrada Coruña-Carballo) as outras dúas amosan longas travesías compostas por edificacións de catro e cinco alturas, que ligan o límite municipal da Coruña co núcleo de Arteixo.

A diferenza deste, as novas urbanizacións do corredor sur, ao redor da DP-3005 (Lonzas-Uxes pasando polos núcleos do Birloque, A Cabana, Mesoiro, Feáns), impregnan o panorama edificatorio actual. A tipoloxía empregada conxuga a vivenda social en bloques de máis de once plantas, xunto cos diferentes tipos de vivenda unifamiliar, na que sen embargo abunda a vivenda en ringleira. Un tipo novo é a vivenda agrupada, na que se asocian catro vivendas unifamiliares formando un prisma cuadrangular. O vial 17 do Plan Sectorial Viario⁴⁵⁰ virá conectar estas urbanizacións tanto coa cidade central coma cos eixos de gran capacidade (A-6), dotando de maior accesibilidade ao resto do solo, que no caso do termo municipal de Culleredo está clasificado como rústico apto para urbanizar en clara contradicións coas pretensións da revisión do PXOM da Coruña con aprobación inicial de decembro de 2009, que delimita un gran parque forestal (Busquets, 2009).

Por último, os recintos demandantes de mobilidade están máis diversificados que na zona exterior, malia que priman as áreas industriais; Pocomaco, A Grela e Vio (A Coruña). O complexo Universitario e Hospitalario se presentan como zonas especializadas demandantes de mobilidade, ámbolos dous casos no termo municipal da Coruña. Dentro de Oleiros, aparece o polígono comercial de Iñás que se ven sumar á industria-escaparate ao longo da N-VI (actual AC-12). Finalmente as dotacións aeroportuaria (Culleredo) e portuaria (A Coruña) veñen completar o panorama de principais focos de mobilidade, a falta da posta en servizo do Porto Exterior situado no termo municipal de Arteixo.

A continuación extraemos da *Memoria de Aforos*, editada pola Xunta de Galicia⁴⁵¹, os valores numéricos das estradas en estudo de titularidade autonómica. A primeira conclusión extraíble do documento completo é que os valores mostrados se atopan entre os máis altos de Galicia, encabezados pola AC-173 Perillo – Mera, no treito Perillo – Sta. Cruz que amosa o rexistro máis elevado da Comunidade Autónoma. A disgregación de datos da fin de semana respecto dos días laborables permítenos confirmar o feito das diferenzas de uso, nas que se produce un retraso nos valores punta da primeira metade do día, con valores máis elevados durante as horas nocturnas. Vexamos en detalle cada unha das estradas.

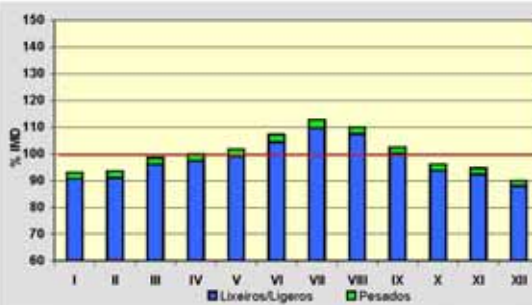
⁴⁵⁰ Incorporado ao Plan Move 2009-2015.

⁴⁵¹ Documento íntegro incluído nos Anexos deste traballo doutoral, incluíndo as *Memorias de Aforos* dos anos 2005, 2006 e 2007. A información contida nestes documentos é das máis completas a nivel estatal, pois se ofrecen resultados pormenorizados diarios, semanais e mensuais, xunto con cadros e gráficos estatísticos elaborados pola propia administración.

Estrada (p2) / Carretera (p4)			Tipo: COM		MEMORIA DE AFOROS 2008	
Estación: AC-173(1)	Rede/Red: PC		Nome/Nombre: Bastiaqueiro (Oleiros)		IMD: 22.697	I ₃₀ : 1.952
Treito/Tramo: Perillo (N-VI) - Santa Cruz (AC-190)					% Pes.: 2,5	I ₁₅₀ : 1.848

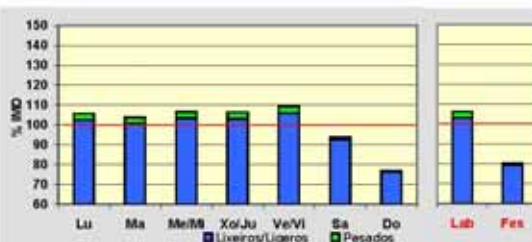
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	21.107	92,99	2,5
II	21.203	93,42	2,5
III	22.365	98,54	2,6
IV	22.644	99,77	2,5
V	23.092	101,74	2,6
VI	24.338	107,23	2,7
VII	25.590	112,75	2,7
VIII	24.953	109,94	2,2
IX	23.272	102,53	2,5
X	21.820	96,14	2,5
XI	21.490	94,68	2,5
XII	20.421	89,97	2,2



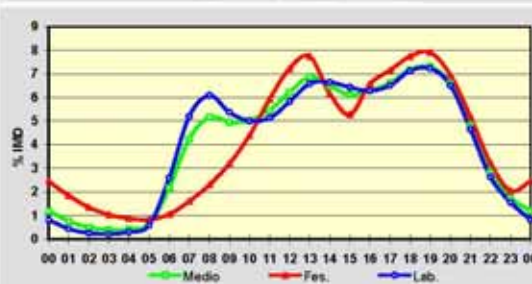
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	23.962	105,57	2,9
Ma	23.535	103,69	2,9
Me/ Mi	24.169	106,49	3,0
Xo/ Ju	24.105	106,20	3,0
Ve/ Vi	24.780	109,18	3,0
Sa	21.287	93,79	1,3
Do	17.465	76,95	0,8
Lab	24.103	106,19	2,9
Fes	18.218	80,27	1,2



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	197	445	271
01	105	335	172
02	62	245	113
03	53	188	89
04	72	160	95
05	143	150	145
06	624	191	492
07	1.253	292	964
08	1.467	418	1.171
09	1.294	582	1.125
10	1.206	799	1.141
11	1.237	1.081	1.240
12	1.404	1.317	1.411
13	1.587	1.410	1.558
14	1.601	1.120	1.473
15	1.551	962	1.358
16	1.514	1.197	1.430
17	1.570	1.303	1.500
18	1.718	1.410	1.630
19	1.742	1.439	1.657
20	1.569	1.267	1.497
21	1.123	946	1.096
22	635	588	640
23	376	373	399
	24.103	18.218	22.697

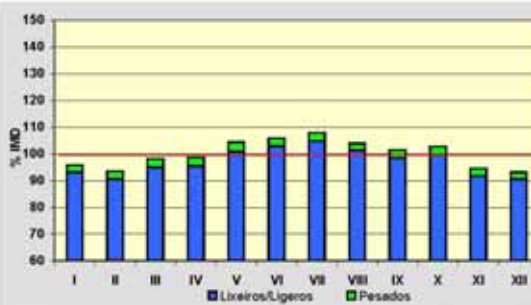


A característica principal desta estrada é a mínima porcentaxe de vehículos pesados respecto dos lixeiros, valor que comparte con outras vías da península Oleiros-Sada. Neste caso, as viaxes nos días festivos alcanzan porcentaxes máis elevadas con anterioridade coas demais estradas estudadas. Finalmente, se acusan as viaxes estivais cara as praias do termo municipal de Oleiros procedentes do sector occidental.

Estrada (p) / Carretera (p)			Tipo: COM		MEMORIA DE AFOROS 2008	
Estación: AC-174(2)			Rede/Red: S		IMD: 14.950 I 30: 1.422	
Nome/Nombre: Montrove (Oleiros)			Treito/Tramo: Perillo (N-VI) - Oleiros		% Pes.: 3,0 I 150: 1.292	

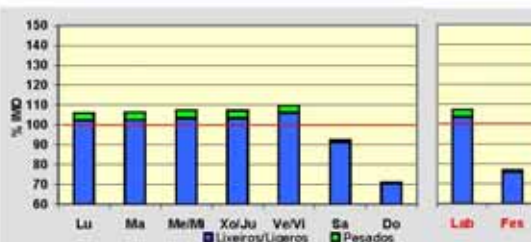
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	14.323	95,81	2,9
II	13.968	93,43	3,1
III	14.673	98,15	3,3
IV	14.734	98,56	3,2
V	15.612	104,43	3,5
VI	15.822	105,83	2,8
VII	16.122	107,84	2,8
VIII	15.526	103,85	2,4
IX	15.155	101,37	3,0
X	15.350	102,68	3,0
XI	14.129	94,51	3,0
XII	13.923	93,13	2,8



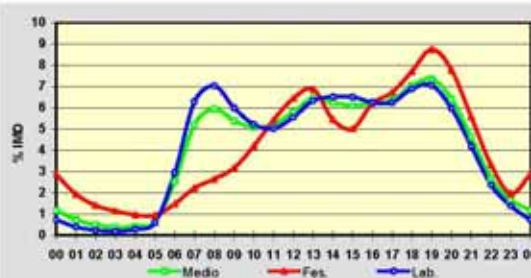
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	15.828	105,87	3,4
Ma	15.904	106,38	3,6
Me/ Mi	16.031	107,23	3,6
Xo/ Ju	16.026	107,20	3,6
Ve/ Vi	16.422	109,85	3,4
Sa	13.826	92,48	1,4
Do	10.621	71,04	0,8
Lab	16.039	107,28	3,5
Fes	11.506	76,96	1,4



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	115	329	174
01	61	221	108
02	37	161	72
03	29	130	56
04	44	110	62
05	93	107	96
06	471	169	377
07	1.008	265	778
08	1.127	304	886
09	960	364	804
10	836	482	760
11	805	623	780
12	890	740	867
13	1.015	790	965
14	1.044	626	933
15	1.042	576	911
16	1.002	713	930
17	1.002	773	952
18	1.104	887	1.050
19	1.129	1.006	1.098
20	956	894	957
21	670	640	659
22	378	380	398
23	221	226	247
	16.039	11.506	14.950

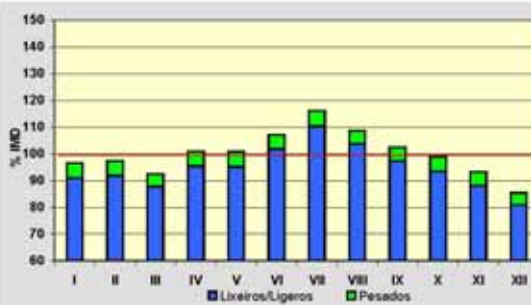


Na AC-174, a porcentaxe de pesados segue a ser baixa, cunha media do 3%. A IMD resulta moi inferior a da AC-173 pese a conectar a cidade central coas capitais municipais de Oleiros e Sada. Neste caso resulta máis acusada a concentración de viaxes de retorno en día festivo durante as 18-19 horas, pero sen chegar aos valores das estradas cara o interior.

Estrada (pq) / Carretera (pa)		Tipo: PER		MEMORIA DE AFOROS 2008	
Estación: AC-164(2)		Rede/Red: PC			
Nome/Nombre: Bergondo (AC-164)		IMD: 13.575		I ₃₀ : 1.296	
Treito/Tramo: Guisamo (N-VI) - Bergondo (AC-162)		% Pes.: 5,3		I ₁₅₀ : 1.195	

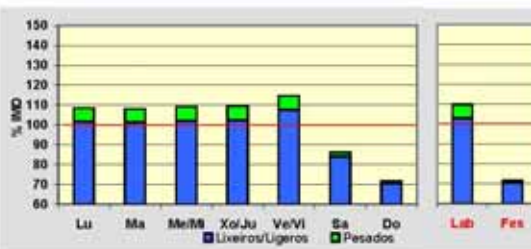
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	13.108	96,56	5,9
II	13.209	97,30	5,6
III	12.550	92,45	5,2
IV	13.710	100,99	5,5
V	13.680	100,77	5,6
VI	14.549	107,17	5,0
VII	15.758	116,08	5,0
VIII	14.753	108,68	4,5
IX	13.915	102,50	5,0
X	13.413	98,81	5,4
XI	12.659	93,25	5,6
XII	11.594	85,41	5,3



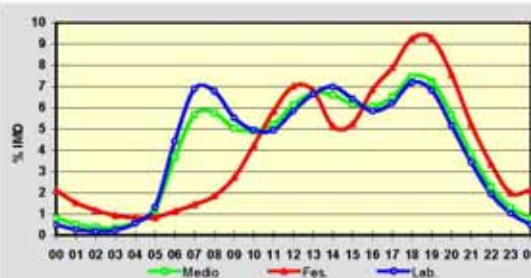
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	14.704	108,32	6,2
Ma	14.671	108,07	6,3
Me/ Mi	14.793	108,97	6,4
Xo/ Ju	14.874	109,57	6,6
Ve/ Vi	15.549	114,54	6,1
Sa	11.689	86,11	2,4
Do	9.712	71,54	1,5
Lab	14.912	109,85	6,3
Fes	9.736	71,72	1,7



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	73	206	110
01	39	148	89
02	28	114	51
03	35	90	49
04	84	79	84
05	196	81	164
06	660	109	498
07	1.025	140	770
08	1.009	179	779
09	825	264	683
10	736	411	666
11	737	568	709
12	873	682	833
13	990	682	908
14	1.040	498	893
15	956	509	836
16	871	666	822
17	927	767	882
18	1.072	900	1.012
19	1.015	901	979
20	768	736	769
21	510	507	522
22	289	326	309
23	154	193	176
	14.912	9.736	13.575

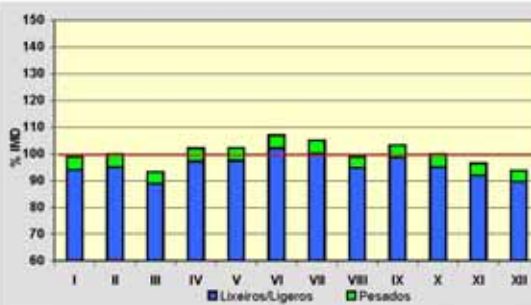


A estrada AC-164, que conecta a N-VI nas proximidades de Guísamo con Ferrol, rexistra unha IMD similar á AC-174, malia a competencia da autoestrada AP-9. A porcentaxe de Pesados alcanza o 5,3% de media dada a presenza de polígonos industriais adxacentes. Os días festivos se producen dous picos de actividade; con orixe entre as 12-13 horas, e retorno 18-19 horas.

Estrada (pq) / Camiñeira (pq)		Tipo: PER		MEMORIA DE AFOROS 2008	
Estación: AC-221(3)		Rede/Red: S			
Nome/Nombre: Catro Camiños		IMD: 4.505		I 30: 515	
Treito/Tramo: San Pedro de Nós (N-V) - Catro Camiños (AC-214)		% Pes.: 4,7		I 150: 479	

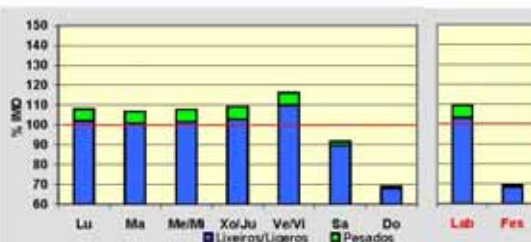
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	4.455	98,89	5,0
II	4.502	99,93	4,9
III	4.197	93,16	4,6
IV	4.599	102,09	4,8
V	4.604	102,20	4,7
VI	4.819	106,97	4,6
VII	4.735	105,11	4,9
VIII	4.454	98,87	4,1
IX	4.655	103,33	4,6
X	4.494	99,76	4,7
XI	4.343	96,40	4,6
XII	4.221	93,70	4,4



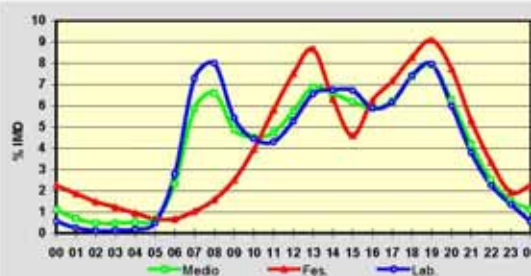
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	4.857	107,81	5,5
Ma	4.801	106,57	5,6
Me/ Mi	4.852	107,70	5,8
Xo/ Ju	4.917	109,15	5,8
Ve/ Vi	5.234	116,18	5,4
Sa	4.129	91,65	2,2
Do	3.102	68,86	1,1
Lab	4.929	109,41	5,6
Fes	3.119	69,23	1,2



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	27	70	50
01	12	58	31
02	6	46	22
03	6	38	21
04	9	29	23
05	24	21	29
06	137	21	105
07	359	32	264
08	394	49	297
09	267	78	220
10	219	123	203
11	212	181	213
12	260	234	258
13	323	270	310
14	332	197	296
15	331	143	279
16	290	195	265
17	304	223	280
18	365	258	332
19	392	283	356
20	295	241	281
21	187	165	185
22	111	104	113
23	67	60	69
	4.929	3.119	4.505



O comportamento desta estrada resulta similar ao da AC-164, agás na IMD con valores claramente inferiores. Esta estrada, que tiña o seu punto de partida na Ponte da Pasaxe, une as localidades do Seixal (San Pedro de Nós) con Mabegondo (Abegondo), nun percorrido de marcado carácter pintoresquista salpicado por vivendas unifamiliares espalladas ao seu carón, cunha única urbanización emprazada no termo municipal de Oleiros.

Estrada (pt) / Carretera (pt)

Estación: **AC-542(9)** Tipo: **PER** **MEMORIA DE AFOROS 2008**

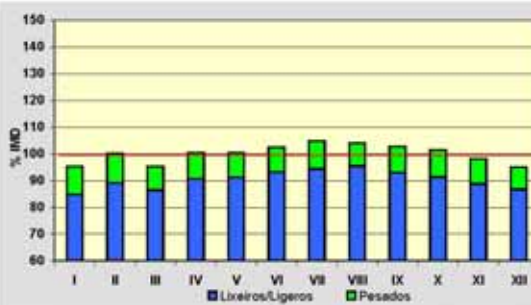
Rede/Red: **PB**

Nome/Nombre: **Abegondo** IMD: **6.223** I 30: **591**

Treito/Tramo: **Mabegondo (AC-221) - As Travesas (AC-223)** % Pes.: **9,6** I 150: **550**

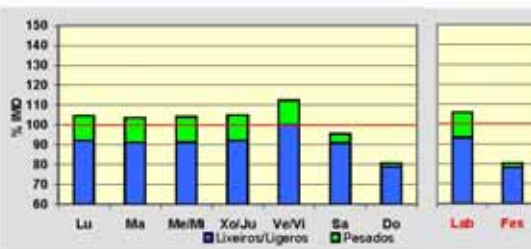
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	5.926	95,23	11,0
II	6.235	100,19	11,1
III	5.931	95,31	9,4
IV	6.250	100,43	9,8
V	6.254	100,50	9,3
VI	6.372	102,39	9,0
VII	6.523	104,82	10,0
VIII	6.477	104,08	8,4
IX	6.395	102,76	9,6
X	6.309	101,38	10,0
XI	6.102	98,06	9,5
XII	5.915	95,05	8,8



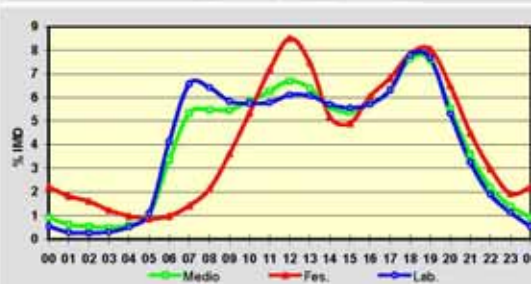
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	6.512	104,64	11,9
Ma	6.445	103,57	12,1
Me/ Mi	6.478	104,10	12,3
Xo/ Ju	6.532	104,97	12,2
Ve/ Vi	6.993	112,37	10,9
Sa	5.938	95,42	4,7
Do	5.023	80,72	2,1
Lab	6.588	105,87	11,9
Fes	5.000	80,35	2,5



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	35	110	57
01	19	91	39
02	17	80	33
03	20	61	31
04	34	49	38
05	72	43	64
06	272	49	209
07	433	71	332
08	423	106	341
09	385	180	341
10	379	267	363
11	381	359	390
12	402	425	417
13	400	374	398
14	376	259	347
15	366	245	335
16	377	302	357
17	416	341	393
18	513	392	475
19	506	402	472
20	350	324	344
21	214	225	223
22	124	149	137
23	74	95	87
	6.588	5.000	6.223



CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES
Dirección Xeral de Obras Públicas

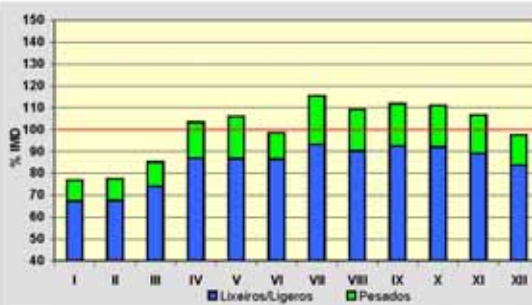
[516 Imaxe 5.1.5. Memoria de Aforos para a estrada AC-542. Qm.9. Ano 2008.
Fonte: Dirección Xeral de Obras Públicas. Xunta de Galicia.

A AC-542, antiga estrada estatal Mesón do Vento – Porto de Fontán, une as localidades de Mesón do Vento con Betanzos e serve de espiña dorsal ao concello de Abegondo, pechando a zona sueste da nosa área de estudo. Si ben a IMD resulta baixa, existe un aumento na súa utilización onde a porcentaxe de Pesados acada o 9,6%. Neste caso, a punta de viaxes nos días festivos se da entre as 12-13 horas, malia que se complementa coa hora de regreso entre as 18-19 horas.

Estrada (pq) / Canteira (pq)			MEMORIA DE AFOROS 2008		
Estación: AC-523(7)	Tipo: PER				
	Rede/Red: PB				
Nome/Nombre: Rio Anllóns	IMD: 5.040		I 30: 608		
Treito/Tramo: AC-400 - Cruce da Canteira (CP-1913)	% Pes.: 15,8		I 150: 566		

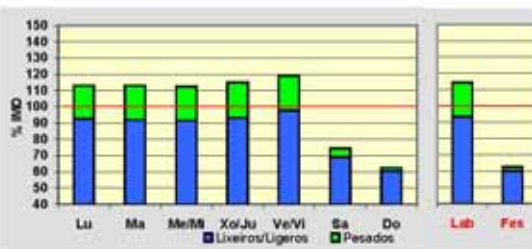
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	3.869	76,77	12,3
II	3.905	77,48	12,7
III	4.293	85,18	13,2
IV	5.212	103,41	16,0
V	5.340	105,95	18,2
VI	4.969	98,59	12,4
VII	5.815	115,38	19,3
VIII	5.501	109,15	17,4
IX	5.635	111,81	17,2
X	5.600	111,11	17,1
XI	5.378	106,71	16,5
XII	4.921	97,64	14,3



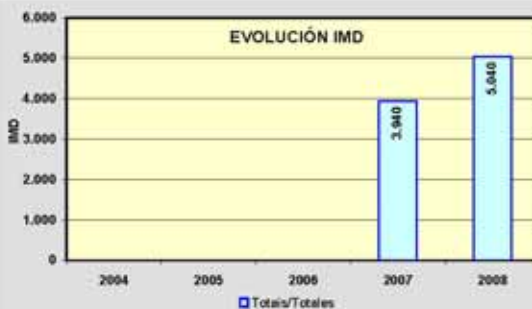
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	5.703	113,15	18,3
Ma	5.692	112,94	18,6
Me/ Mi	5.662	112,34	18,6
Xo/ Ju	5.796	115,00	18,9
Ve/ Vi	5.990	118,85	17,9
Sa	3.753	74,46	7,6
Do	3.143	62,36	3,4
Lab	5.766	114,40	18,5
Fes	3.156	62,62	4,2



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	31	62	40
01	19	48	27
02	13	37	20
03	12	31	18
04	27	31	28
05	84	36	71
06	272	49	210
07	484	62	364
08	418	62	319
09	331	90	268
10	289	137	253
11	286	179	261
12	283	207	266
13	294	220	278
14	335	174	293
15	351	159	299
16	322	193	285
17	346	216	305
18	428	266	375
19	474	282	410
20	306	241	283
21	179	183	179
22	117	119	119
23	65	72	69
	5.766	3.156	5.040

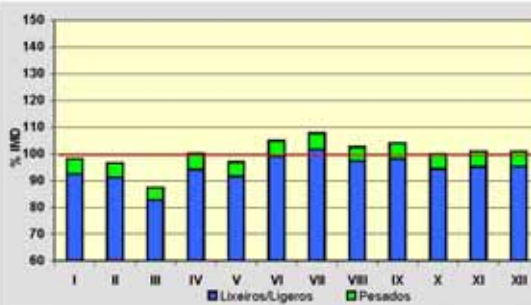


Esta estrada, de recente construción, une o polígono industrial de Ledoño (Centro Loxístico de Transportes) na Autoestrada A-6 á central térmica de Meirama (Cerceda) para continuar cara o Mesón do Vento e unirse á N-550, en clara competencia con esta vía no treito Mesón do Vento-Vilaboa. A finalización da Terceira Rolda en Ledoño posibilitará o uso masivo desta vía como alternativa á conxestinada N-550. A característica principal da AC-523 é a porcentaxe de Pesados que acada o 15,8% de media dado o volume global de asentamentos industriais.

Estrada (p2) / Camiñeira (p4)			MEMORIA DE AFOROS 2008		
Estación: AG-55(7)	Tipo: PER				
	Rede/Red: VAC				
Nome/Nombre: Arteixo (AG-55)	IMD: 18.664		I 30: 2.303		
Treito/Tramo: A Coruña (Enl. AC-552) - Enl. A-6	% Pes.: 5,6		I 150: 2.094		

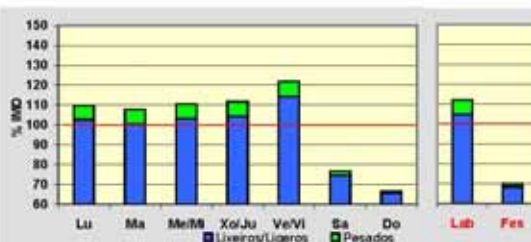
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	18.323	98,17	5,8
II	18.034	96,62	5,6
III	16.290	87,28	5,3
IV	18.680	100,09	6,0
V	18.091	96,93	5,6
VI	19.576	104,89	5,5
VII	20.104	107,72	5,6
VIII	19.149	102,60	5,1
IX	19.410	104,00	5,7
X	18.643	99,89	5,5
XI	18.840	100,94	5,7
XII	18.845	100,97	5,7



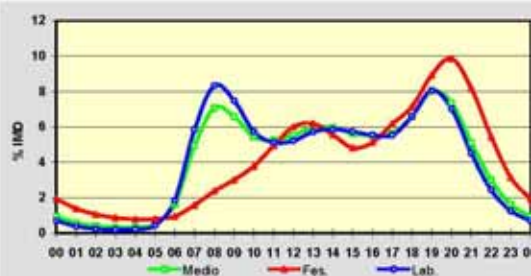
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	20.468	109,67	6,4
Ma	20.078	107,58	6,6
Me/ Mi	20.605	110,40	6,6
Xo/ Ju	20.829	111,60	6,6
Ve/ Vi	22.719	121,73	6,2
Sa	14.280	76,51	2,7
Do	12.401	66,44	1,4
Lab	20.922	112,10	6,5
Fes	13.094	70,16	2,3



Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	147	252	177
01	81	182	110
02	50	139	75
03	39	113	61
04	47	102	63
05	92	104	95
06	386	124	309
07	1.224	207	919
08	1.744	310	1.319
09	1.565	394	1.230
10	1.199	495	1.017
11	1.071	646	979
12	1.091	786	1.033
13	1.196	810	1.114
14	1.225	727	1.110
15	1.199	631	1.052
16	1.158	670	1.031
17	1.158	808	1.055
18	1.377	935	1.231
19	1.685	1.170	1.498
20	1.469	1.290	1.371
21	944	1.073	953
22	511	714	560
23	264	412	302
	20.922	13.094	18.664

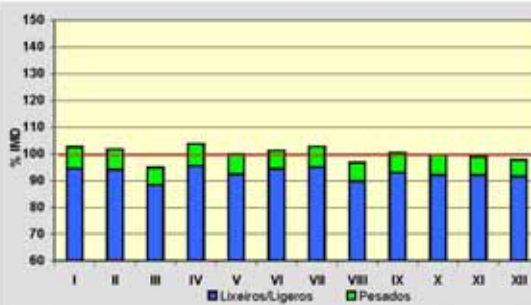


Pese a ser de pago, a AG-55 se presenta como alternativa ás conxestionadas travesías que unen A Coruña co polígono industrial de Sabón, cunha porcentaxe de Pesados do 5,6% e o terceiro valor de IMD das estradas autonómicas na zona de estudo. O período de retorno os días festivos se prolonga entre as 19-21 horas.

Estrada (p) / Camiño (p)			MEMORIA DE AFOROS 2008		
Estación: AC-552(5)	Tipo: PER				
	Rede/Red: PB				
Nome/Nombre: A Maceira (Arteixo)	IMD: 19.983		I 30: 1.568		
Treito/Tramo: Enl. AG-55 - Glor. de Sabón (AC-415)	% Pes.: 7,3		I 150: 1.524		

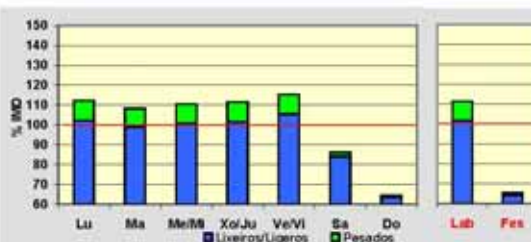
Variación Mensual

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
I	20.511	102,64	7,9
II	20.329	101,73	7,5
III	18.971	94,94	6,9
IV	20.751	103,84	8,0
V	19.946	99,81	7,5
VI	20.207	101,12	6,7
VII	20.515	102,66	7,5
VIII	19.326	96,71	7,2
IX	20.064	100,41	7,4
X	19.905	99,61	7,6
XI	19.787	99,02	7,0
XII	19.532	97,74	6,4



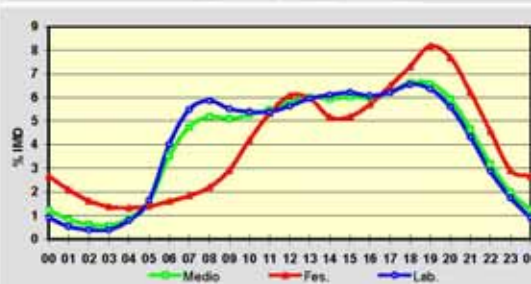
Semana Media

	I.M.D.	% I.M.D.	% Pes.
Lu	22.407	112,13	9,0
Ma	21.617	108,15	8,7
Me/ Mi	22.056	110,37	8,9
Xo/ Xu	22.279	111,49	9,0
Ve/ Vi	23.027	115,23	8,5
Sa	17.210	86,12	2,5
Do	12.910	64,60	1,5
Lab	22.268	111,43	8,8
Fes	13.073	65,42	1,9

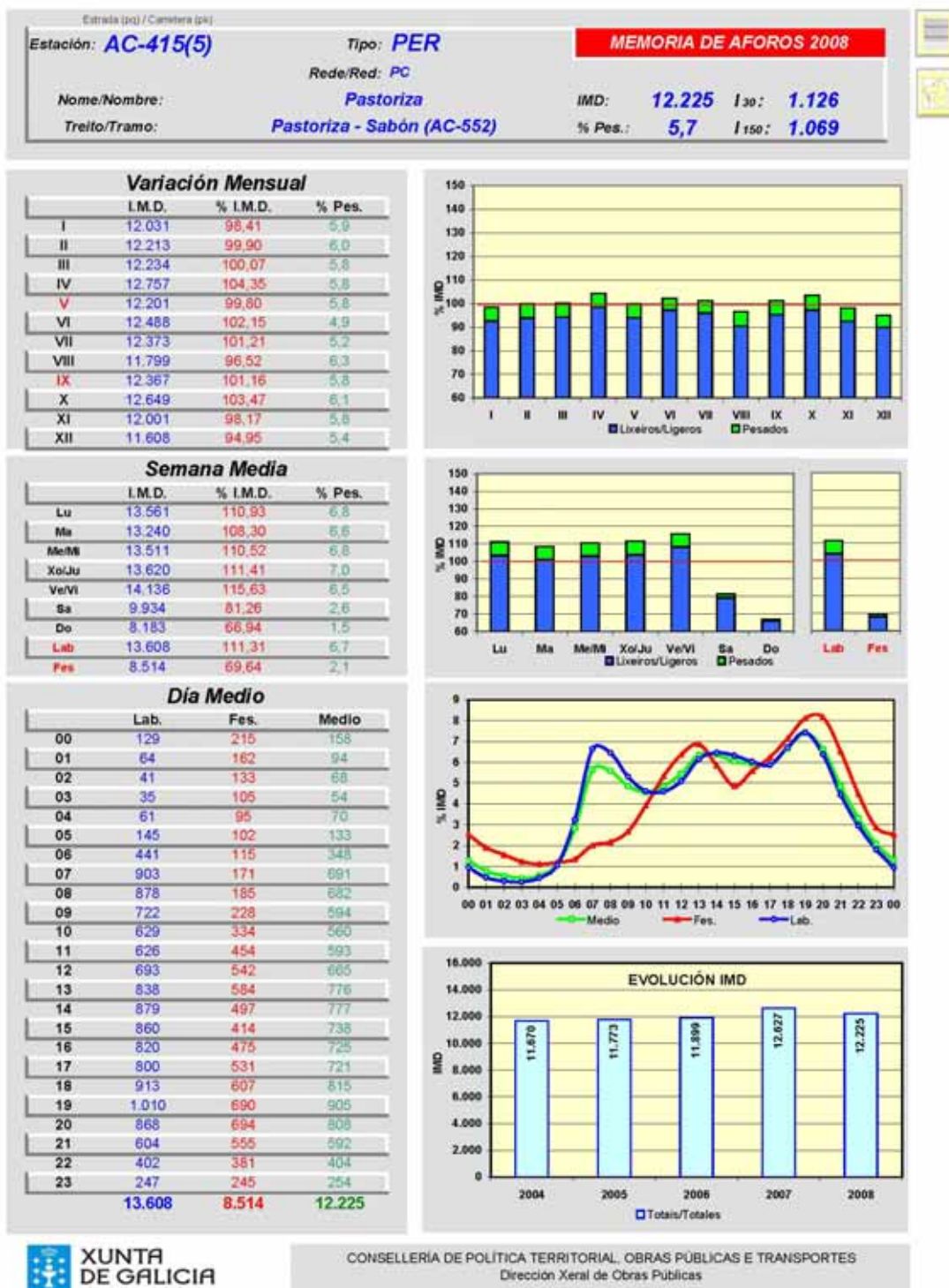


Día Medio

	Lab.	Fes.	Medio
00	202	348	248
01	119	273	164
02	88	212	124
03	88	179	114
04	177	173	178
05	367	183	318
06	895	209	704
07	1.221	239	949
08	1.306	287	1.035
09	1.229	382	1.019
10	1.201	549	1.053
11	1.200	696	1.096
12	1.258	794	1.158
13	1.325	779	1.200
14	1.359	675	1.186
15	1.382	678	1.203
16	1.353	746	1.198
17	1.384	848	1.244
18	1.459	956	1.323
19	1.417	1.089	1.319
20	1.247	1.006	1.186
21	964	814	931
22	639	597	635
23	390	381	398
	22.268	13.073	19.983



Por contra, a AC-552 continúa a perda de vehículos en detrimento da autoestrada, malia que segue a contar co maior IMD do sector suroeste. A porcentaxe media de Pesados se sitúa nun 7,3%. Unha característica distintiva desta vía é a sostible cantidade de rexistros que se dan dende as 07 horas ata as 21 horas, con poucas fluctuacións, sen que se produzan picos nas gráficas.



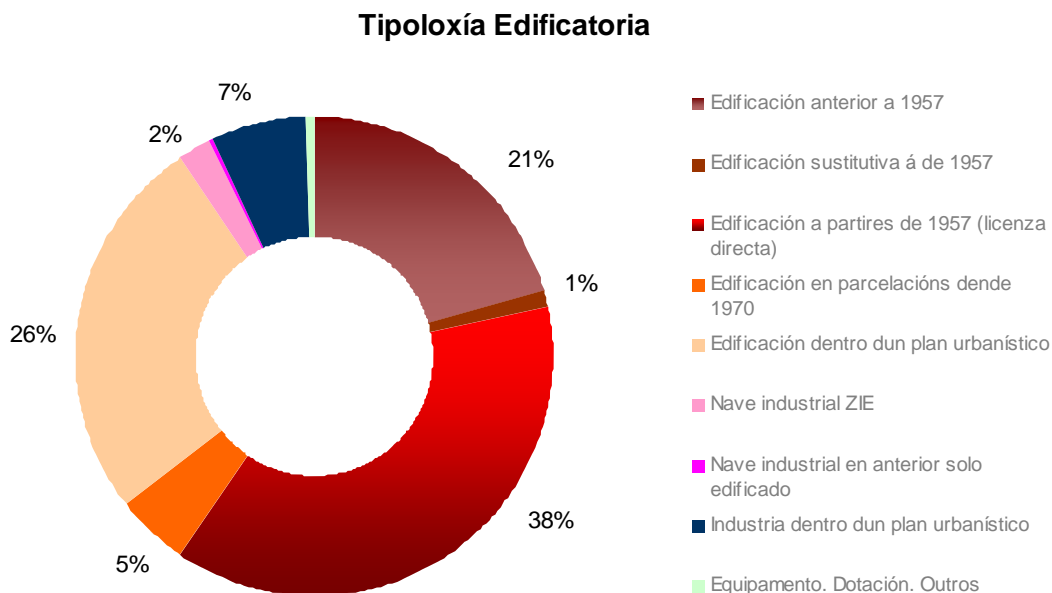
520 Imaxe 5.1.9. Memoria de Aforos para a estrada AC-415. Qm.5. Ano 2008.
Fonte: Dirección Xeral de Obras Públicas. Xunta de Galicia.

A máis antiga das estradas do sector suroeste continúa cun IMD elevado pese a contar coa competencia das outras dúas estradas, dado que serve a toda unha serie de poboacións que dende Meicende ata Oseiro, pasando por Pastoriza, se apoian en longas travesías. A porcentaxe de Pesados se sitúa no 5,7% inferior as outras vías deste sector, máis supera os valores das vías do sector occidental.

Unha constante presente en toda a investigación é que a realidade ven marcada pola discordancia entre o uso da vía como instrumento de comunicación mais tamén como soporte de actividades humanas ao seu carón. Na nosa zona de estudo aparece un xeneroso abanico de realizacións que son o xerme da actual situación; fronte a oposición que significou a creación dos novos eixes a principios do século XX, a estrada foi sendo ocupada, primeiro por vivenda unifamiliar para pasar á descontextualizada vivenda colectiva en bloque propia dos crecementos anexos urbanos. Finalmente, as actuacións reguladas polo planeamento urbanístico viñeron sumar unha nova forma de ocupación “umbilical”, que sen ocupar a beiravía, se adhíre a ela mediante un viario de conexión que da paso á nova urbanización.

De feito, a niveis legal e administrativo existe unha ruptura total entre as dúas competencias enfrontadas; a urbanística e a de estradas. A normativa sectorial de estradas⁴⁵² e o planeamento urbanístico están en constante diálogo cando non confrontación, pois por regra xeral, o segundo se apoia invariablemente no soporte viario para avalar as propostas de crecemento urbano⁴⁵³ sen que se teñan producido un acompañamento das necesidades de maiores previsións da capacidade das vías.

Boa proba deste exercicio de acordos e desacordos atopámolo na recente expropiación e derrube de numerosas construcións do treito da N-VI entre O Seixal e O Carballo para a ampliación da devandita vía e convertela nunha vía de catro carrís de circulación con separación de mediana. Segundo a análise efectuada nas principais estradas da comarca (plano 5.1-04), se obtiveron os seguintes datos referentes á ocupación das beiravías.

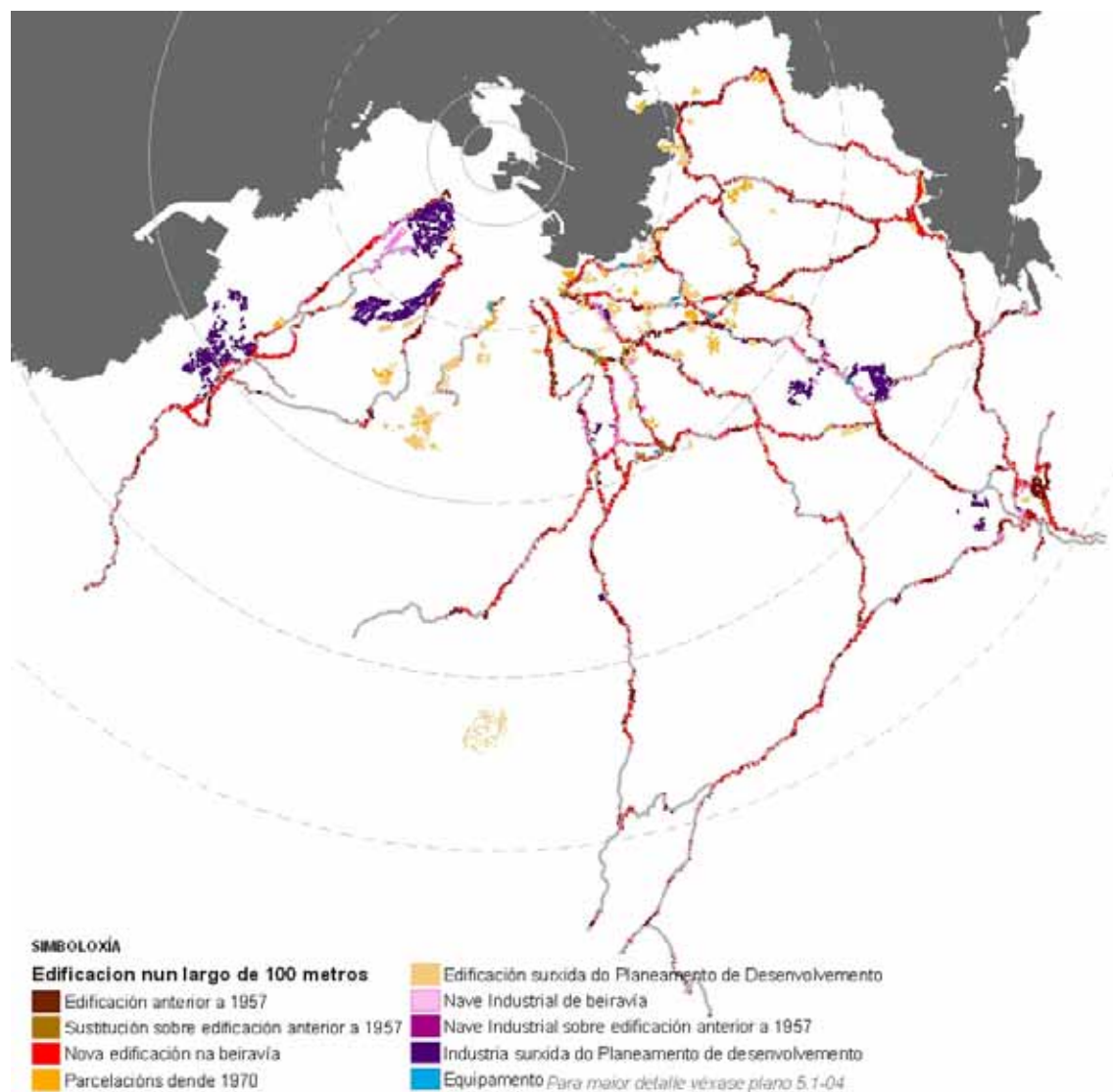


[G215] Gráfico 5.1.1. Porcentaxe de ocupación de cada tipoloxía analizada nas principais vías.
Fonte: Elaboración propia.

⁴⁵² Véxase Nárdiz, 1992; 2008. Fai un percorrido minucioso dos resultados da aplicación das distintas leis de estradas, tanto autonómicas como estatais.

⁴⁵³ A Web de Información Urbanística mantén dende o ano 2005 un Sistema de Información Xeográfica que recolle as clases de solo; urbano, urbanizable e de núcleo rural. Publica parte dos seus estudos no 2007 nun libro que leva por título 2000-2007: Estado do Planeamento Urbanístico e do Visado Colexial.

Segundo estes datos; o 21% das unidades estudadas se corresponde con edificacións anteriores a 1957, o que nos está a dicir a ceda ocupación das beiravías por parte da edificación. Sen embargo, o 38% se corresponde con edificación que ocupa directamente o fronte da vía, con ou sen de licenza, que sumado ao 5% de parcelacións emerxentes a partir dos anos setenta, sinalan o fundamental elemento de acción para por en xaque a estrutura viaria. O 26% correspondente ás actuacións urbanísticas⁴⁵⁴ ben completar o modelo de ocupación segundo as regras de conexión umbilical xa comentadas.



[521] Imaxe 5.1.10. Análise do viario principal. Colmatación das beiravías.
Fonte: Elaboración propia.

Finalmente, o 10% das unidades analizadas se corresponden con naves, depósitos ou edificacións de carácter industrial que tamén forman parte da paisaxe destas vías. Delas, o 2% veñen compoñer as instalacións localizadas ao marxe do planeamento que se foron asentando nas traseiras das beiravías aproveitando a delimitación imprecisa da Gran Área Industrial de Galicia (1974).

⁴⁵⁴ Este 26% se corresponde ao total de unidades analizadas, que no caso do planeamento urbanístico se estende máis aló da fronte da vía, para completar as delimitacións reais das mesmas. Por tanto, a repercusión visual dos mesmos sería menor, cunha porcentaxe moito menos acusada. Quixemos incluír a totalidade dos mesmos, para darlles o peso cualitativo do que dispoñen.

División Analítica	Unidades
Edificación anterior a 1957	3.589
Edificación substitutiva á de 1957	197
Edificación a partires de 1957 (licenza directa)	6.595
Edificación en parcelacións dende 1970	850
Edificación dentro dun plan urbanístico	4.560
Nave industrial ZIE ⁴⁵⁵	386
Nave industrial en anterior solo edificado	42
Industria dentro dun plan urbanístico	1.154
Equipamento. Dotación. Outros	75
Total	17.448

[T183] Táboa 5.1.1. División analítica das unidades edificatorias con presenza nas vías principais.
Fonte: Elaboración propia.

As novas propostas de mobilidade⁴⁵⁶, avaladas por un novo troco no goberno autonómico, recollen a testemuña do Plan Sectorial Viario (2004) e do Plan de Estradas de Galicia (2006) refundidas no Plan Move 2009-2015⁴⁵⁷, logo da frustrada tramitación dun ambicioso plan global de transportes denominado Plan Integral de Transportes de Galicia (PITGAL) presentado en maio de 2008 e do que falaremos máis adiante dado que presenta especial relevancia nas medidas a adoptar para o transporte público.

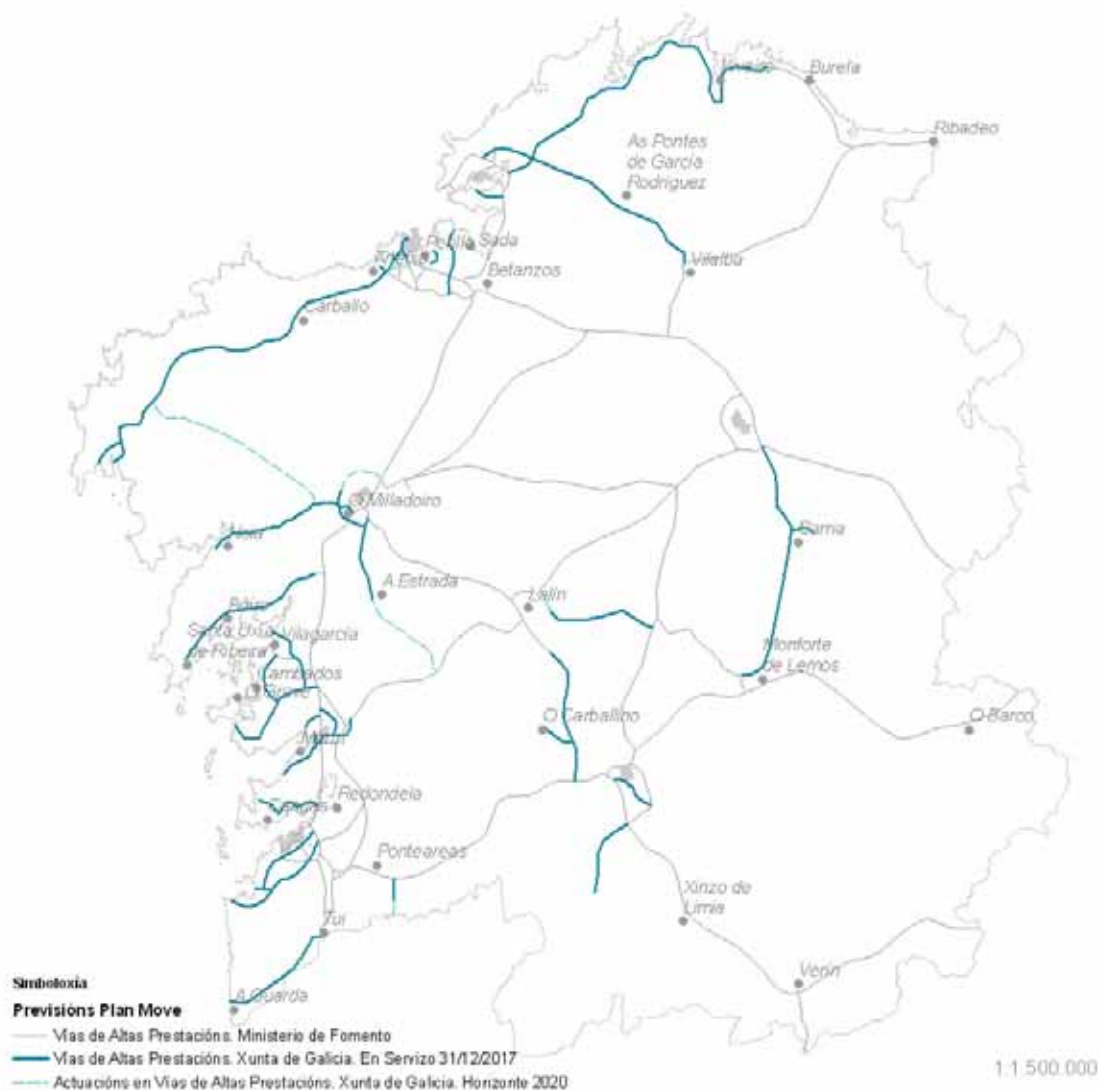
Así as cousas, a proposta definitiva pasa pola construción dunha serie de viais *ex novo* que a modo de cuadrícula conformen unha malla que posibilite; por un lado, a conexión dos centros de conflito (polígonos industriais, novos crecementos) coas redes de alta capacidade, e por outro, actúe como impulsora dos novos crecementos urbanos.

Esta cuadrícula resulta moi visible na parte occidental, sendo moito menos perceptible na oriental, onde a vía estruturante (Ártabra) se dispón lonxitudinalmente fronte ao resto de vías as que vai cosendo. Neste sector, unha serie de variantes ou vías de circunvalación, dependendo da solución final adoptada, completan o peche dos principais núcleos aos que dan servizo; Sada, Santa Cruz, Perillo, Mera e Oleiros, coincidentes cos de maior protagonismo outorgado na ordenación urbanística municipal.

⁴⁵⁵ ZIE: Zona de Industrialización Espontánea.

⁴⁵⁶ Véxase plano 5.1.3.

⁴⁵⁷ Documento recollido nos anexos dixitais que acompañan este traballo doutoral.

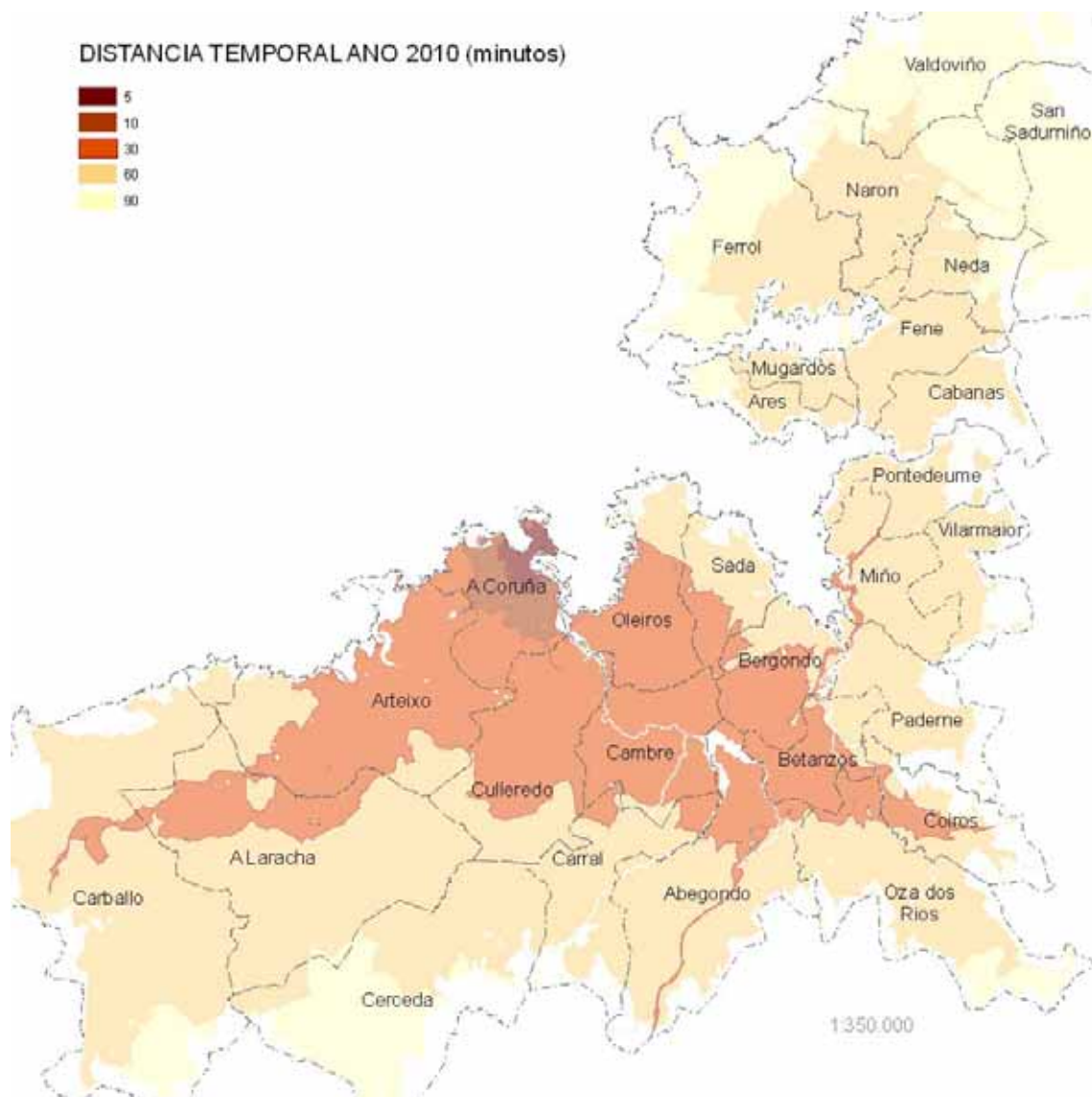


[522] Imaxe 5.1.11. Estimacións Plan Move. Ano 2009.
 Fonte: Dirección Xeral de Obras Públicas. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

Como podemos apreciar, esta situación produce necesariamente unha dobre lectura segundo sexa o sector de actuación. Sen embargo, a proposta principal pasa pola ampliación da autoestrada a tres carrís de circulación por sentido, dotándoa de maior permeabilidade⁴⁵⁸ e converténdoa no verdadeiro eixo de crecemento comarcal.

A terceira rolda (Vial 17 do PSCV-2004), viario de penetración que se abre en abanico fronte a autoestrada AP-9, serve de senda estruturante dos recentes asentamentos amén de vía de penetración á cidade pola parte contraria á ría, mais tamén de base para os novos crecementos que se producirán. O resto de vías do sector occidental, enlazan as áreas industriais mediante vías arteriais ou de rolda cos viarios de alta capacidade, evitando as servidumes actuais de paso por travesías.

⁴⁵⁸ Lembremos que a titularidade da autoestrada pertence ao Estado. O goberno autonómico está en fase de negociacións para que os tramos inmersos nas áreas urbanas pasen a ser de titularidade autonómica.



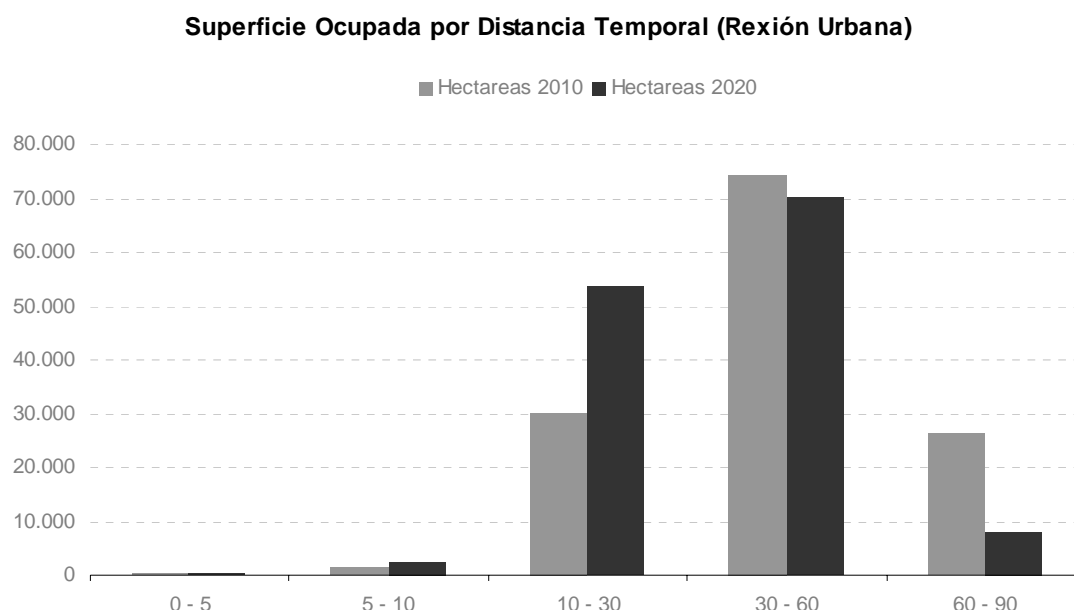
[523] Imaxe 5.1.12. Estimación temporal dos viaxes cara o Obelisco dos Cantóns.
Fonte: Elaboración propia.

O obxectivo principal destes plans no é outro que acercar temporalmente as áreas de maior crecemento comarcal, amén de reducir drasticamente os episodios conxestivos recorrentes que se están a producir en puntos concretos da rede; Arteixo, Sabón, Meicende, Sigrás, Vilaboa, O Burgo, Fonteculler, O Carballo, San Pedro de Nós e Perillo.

Período (minutos)	Hectareas 2010	Porcent 2010	Hectareas 2020	Porcent 2020	Rexión Urbana
0 - 5	462	0,35%	462	0,34%	
5 - 10	1.288	0,97%	2.312	1,71%	
10 - 30	30.161	22,79%	53.642	39,75%	
30 - 60	74.214	56,08%	70.308	52,10%	
60 - 90	26.200	19,80%	8.226	6,10%	
Total Hectareas	132.325	100%	134.950	100%	160.965

[T184] Táboa 5.1.2. Superficie adscrita a cada intervalo temporal en estudo (Ha).
Fonte: Elaboración propia.

En efecto, o tramo máis espectacular se rexistra nos tempos de entre dez e trinta minutos, onde a superficie adscrita pasa so 22% ata o 39%. O significado é rotundo, pois practicamente se duplica a área servida neste intervalo de tempo, incorporando as parroquias máis afastadas dos concellos de Oleiros, Sada Culleredo, Bergondo, Betanzos e Cambre.

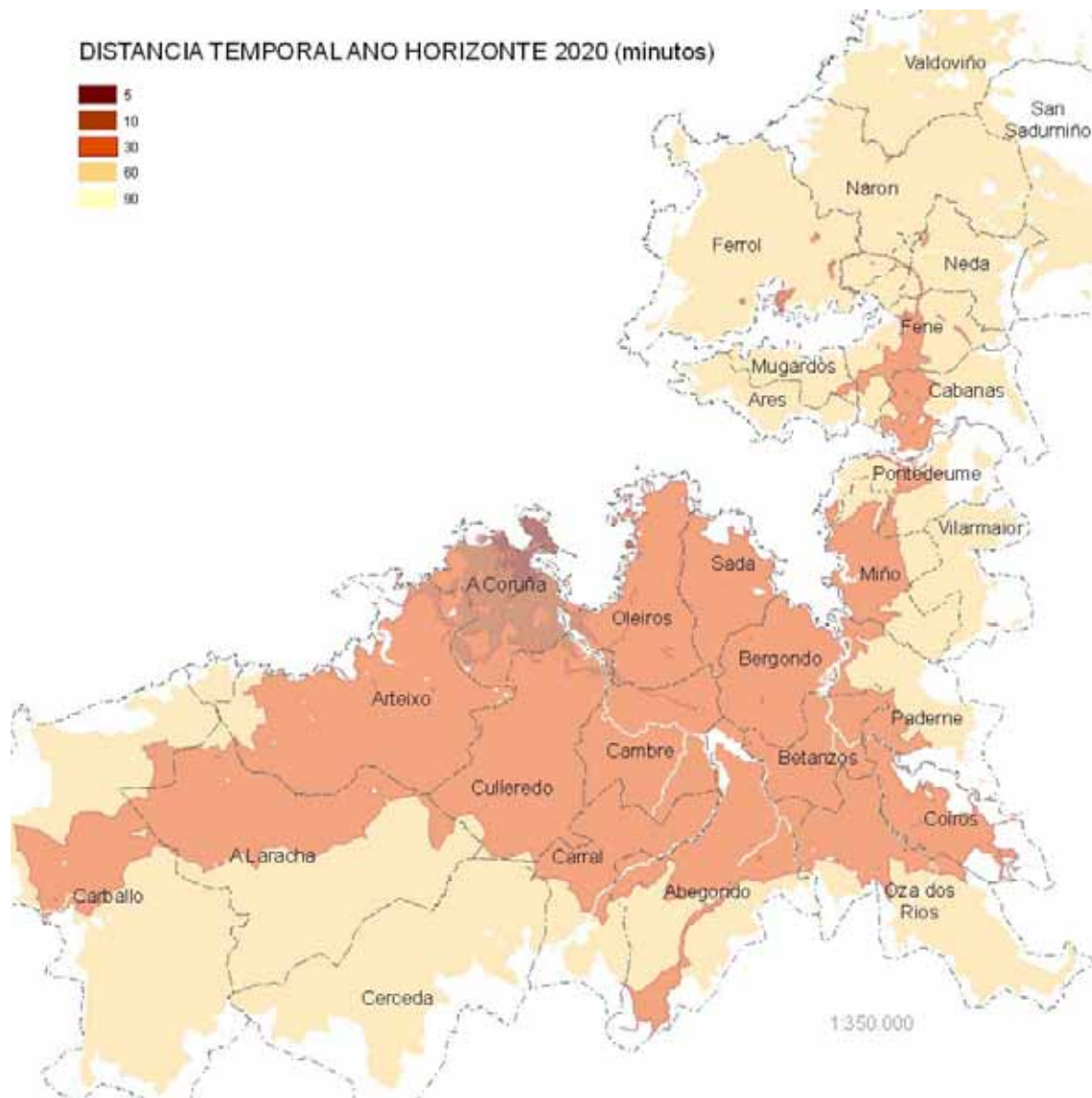


[G216] Gráfico 5.1.2. Superficie adscrita a cada período temporal (minutos) en estudo (Ha).
Fonte: Elaboración propia.

Si ben o gráfico representa valores absolutos para toda a rexión urbana, podemos extraer a seguinte relación de parroquias que se incorporan á franxa inferior á media hora de conexión co punto central elixido (neste caso o Obelisco dos Cantóns); Serantes, Dexo e Maianca (TM Oleiros); Veigue, Carnoedo, Mondego, Meirás e Sada (TM Sada); Ouces e Moruxo (TM Bergondo); Tiobre, Brabío (TM Betanzos); as parroquias de Tabeaio, Sergude, cañás, O Paleo e Quembre na parte norte e centro do termo municipal de Carral; Veiga, Celas e O Castelo (TM Culleredo); e o concello de Arteixo completamente.

Os límites temporais⁴⁵⁹, ademais dos nodos viarios, son ben coñecidos polos operadores urbanísticos e comerciais. Non resulta casual a aparición de certas estruturas que, resultando alleas ao lugar no se que emprazan, manteñen unha relación máis estreita coa cidade central. Así o centro de Oportunidades do Corte Inglés, o polígono industrial de Pedrapartida (Coirós, 2003), a actuación deportivo-residencial de Vilanova Perbes (Costa Anacara), todas elas no sector oriental, responden a emprazamentos que teñen en conta esta distancia temporal xunto cunha menor presión do valor do solo.

⁴⁵⁹ En efecto, os límites non veñen ligados á función especial, senón que a variable definitoria é o tempo, como expresa de xeito moi agudo o profesor Herce: “Es curioso comprobar cómo la variable –tiempo de desplazamiento cotidiano– define, de forma indirecta, el tamaño máximo de la aglomeración urbana real, más allá de los límites formales de la ciudad compacta.” (Herce, 2009, p. 41).



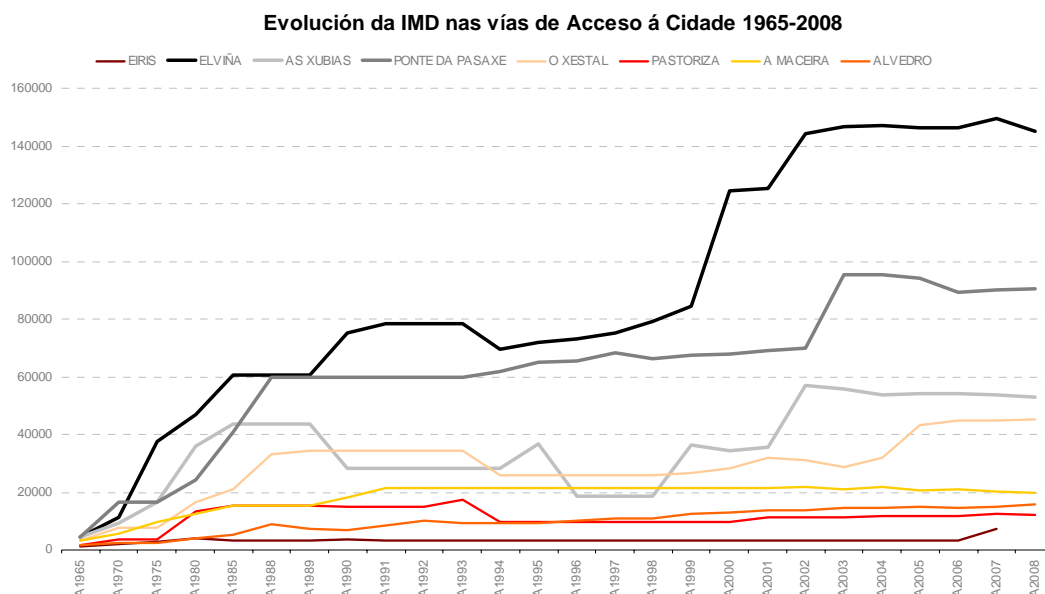
[524] Imaxe 5.1.13. Estimación temporal dos viaxes cara o Obelisco dos Cantóns. Horizonte 2020.
Fonte: Elaboración propia.

Invariablemente, as novas infraestruturas viarias incorporarán terreos máis afastados na distancia métrica pero que estarán máis pretos na distancia temporal, incorporando unha terceira coroa de concellos á órbita coruñesa; A Laracha, Cerceda, Oza dos Ríos, Coiro. Unha hipótese razoable pode ser lanzada, pois empezarán a incubar urbanizacións saídas do planeamento tal e como o fixera Oleiros nos anos oitenta e Arteixo, Culleredo, Cambre e Sada na década dos noventa. A súa vez, e seguindo as previsións demográficas que sinalan unha concentración maior de poboación nas coroas metropolitanas, se producirá o enchido dos baleiros intraurbanos, rematando o proceso urbanizador da área urbana, no que as infraestruturas viarias xogarán, tal e como o fixeron no século anterior, un papel principal.

5.2. MOBILIDADE MEDIANTE VEHÍCULO PRIVADO NA CIDADE DA CORUÑA.

Neste apartado é xusto facer referencia e remitírmonos unha e outra vez ao traballo elaborado por José Antonio Díaz Fernández (2000), no que expón dun xeito sinxelo as variacións existentes entre os dous anos de estudo; 1970 e 1991. Sería tentador, completar a fase existente para o ano 2001 e seguintes, máis tamén desviaría o noso obxectivo principal neste apartado, que non é outro que a busca das consecuencias para a cidade do significativo aumento dos desprazamentos en vehículo privado; netamente a perda de calidade ambiental e a desestruturación dos espazos de convivencia.

En efecto, unha ollada rápida ao gráfico 5.2.1 desvela o espectacular incremento dende o ano 2000. A terminación dos enlaces viarios da Ponte Pasaxe (Plan Director de Infraestructuras 1993-2007) pon a proba o sistema arterial da cidade. Se as pasadas décadas finais do século XX indican unha colonización cada vez máis intensa do territorio iniciada polo sector industrial, a primeira década do XXI establece unha relación de continuidade urbana⁴⁶⁰ ata a chegada da crise económica e o parón de 2009 (informe COAG, 2010), que supera aos organismos administrativos; de xeito que a supresión⁴⁶¹ da peaxe no nodo da Barcala a finais de 2006 se converte no fito paradigmático deste momento.



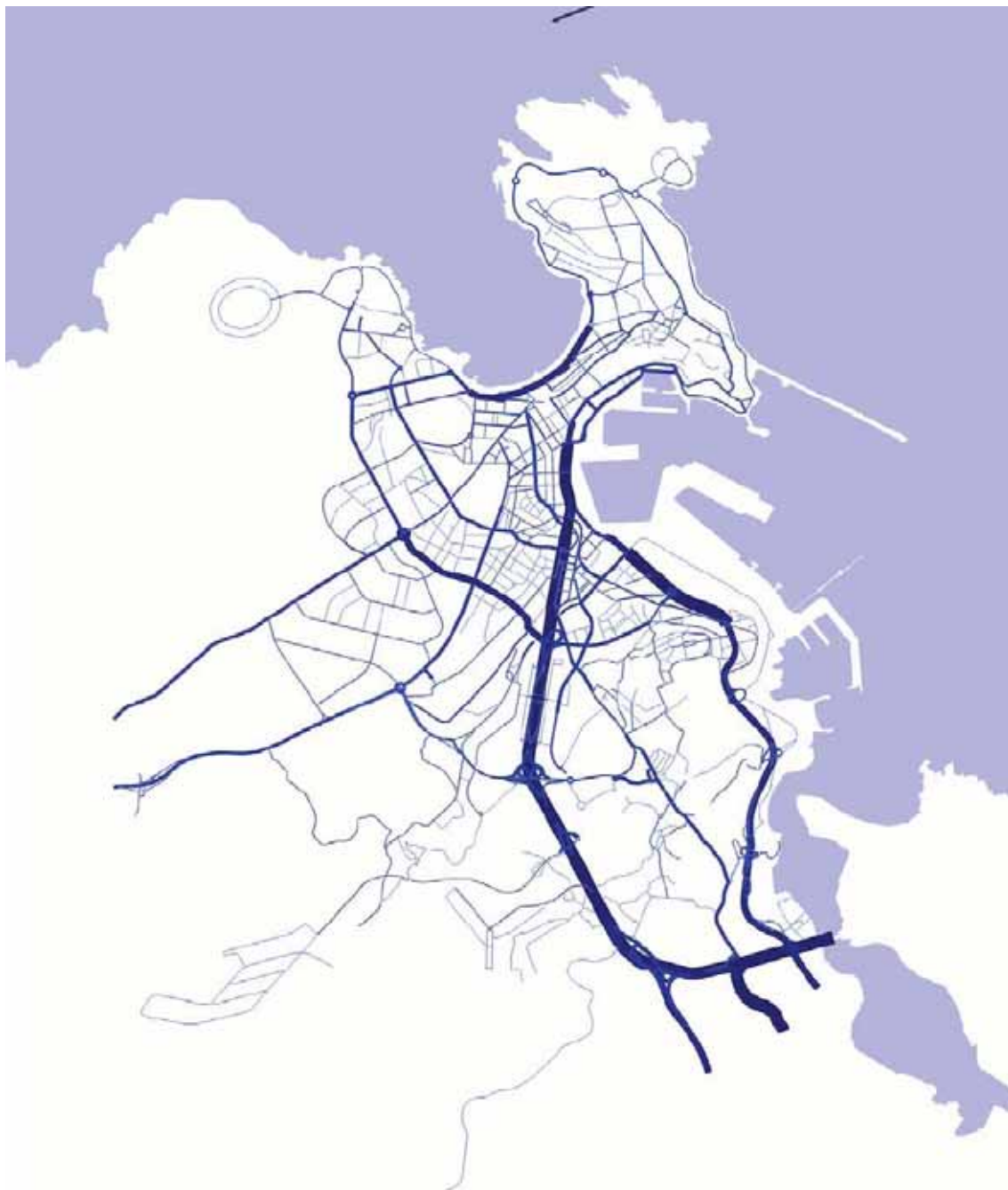
[G217] Gráfico 5.2.1. Evolución da IMD nas Vías de Acceso á Cidade. 1965-2008.
Fonte: Plan de Aforos. Ministerio de Fomento. Xunta de Galicia. Díaz Fernández (2000). Elaboración Propia.

Pola contra, o acceso occidental experimenta subas máis controladas. A realización da autoestrada AG-55 por parte do ente autonómico veu resteñar en parte as carencias de dous

⁴⁶⁰ Colmatación das parroquias de Perillo, O Temple, O Burgo. Esgotamento dos solos baleiros de solo urbano non consolidado no concello de Culleredo e Arteixo. O espazo da Ría do Burgo, con máis de 40.000 habitantes aparece consolidado nas dúas fronte mariñas cun estrito carácter urbano, no que as actividades extractivas de marisco, outrora relevantes, pasan a un lugar menor.

⁴⁶¹ Realmente deberíamos indicar a suspensión do pago por parte do usuario directo, a conta dun pagamento anual á empresa concesionaria por parte do ente autonómico.

estradas excesivamente castigadas pola perda das súas cualidades para a mobilidade en favor de soporte para a construción de edificación colectiva, o que merece unha análise pormenorizada das consecuencias de aplicación de ordenanzas xenéricas.



Interpretación del gráfico de IMD, actualizado a 2005.

[525] Imaxe 5.2.1. Interpretación do Gráfico de IMD. 2005.
Fonte: Revisión do PXOM da Coruña. Aprobación Inicial 01.12.2009

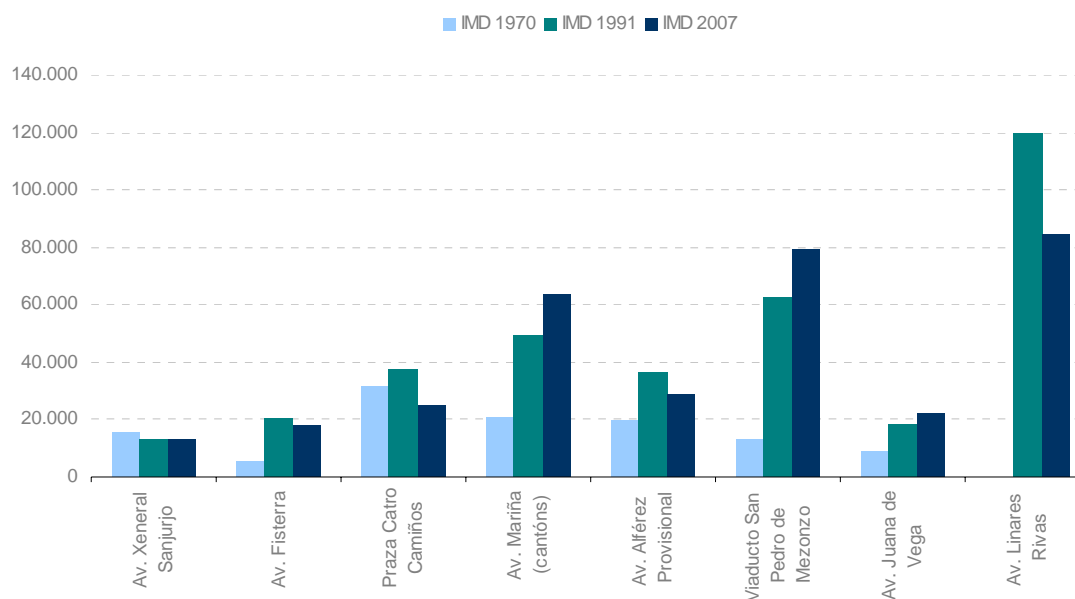
A tenor do tempo transcorrido entre as análises de Díaz e os datos subministrados polo profesor Busquets podemos valorar como acertada a selección de estradas estudadas no primeiro caso. Así; a Av. Xeneral Sanjurjo, Fisterra, a Mariña, Alférez Provisional, Juana de Vega, o viaduto de San Pedro de Mezonzo e a praza de Catro Camiños para 1970, ás que temos que sumar a Av. de Linares Rivas para 1991, establecen os pasos de control do sistema de penetración na cidade.

Engádesse as vías de Rolda (previstas no Plan de Aliñacións de 1949), como elementos fundamentais de distribución do tráfico de penetración, e a construción do Paseo Marítimo que actúa como vía de penetración cara o Barrio de Monte Alto ou mesmo vía de rolda do CBD (*Central Business District*); o que explica en parte, a redución dos valores numéricos; principalmente da Av. Fistera ou Alférez Provisional xunto coa suba da Av. Juana de Vega pola construción do túnel de conexión co Paseo Marítimo.

Punto de Aforo	IMD 1970	IMD 1991	IMD 2007
Av. Xeneral Sanjurjo	15.494	12.946	13.228
Av. Fistera	5.258	20.405	17.586
Praza Catro Camiños	31.672	37.453	25.211
Av. Mariña (cantóns)	20.993	49.307	63.686
Av. Alférez Provisional	19.512	36.405	28.634
Viaducto San Pedro de Mezonzo	13.000	62.352	79.202
Av. Juana de Vega	9.031	18.304	22.102
Av. Linares Rivas	-	120.000	84.674

[T185] Táboa 5.2.1. Aforos das Principais Vías de Penetración.
 Fonte: Elaboración propia a partir de datos aportados por Díaz Fernández (2000) e Busquets (PXOM, 2009).

IMD das Principais Vías de Penetración dentro da Cidade



[G218] Gráfico 5.2.2. Aforos das principais vías de penetración.
 Fonte: Elaboración propia a partir de datos aportados por Díaz Fernández (2000) e Busquets (PXOM, 2009).

As análises efectuadas para o Plan Xeral en revisión (aprobación inicial de 2009), estiman como conclusión máis salientable a suficiencia do sistema viario municipal, que so en períodos punta rexistra fenómenos conxestivos graves. Así, as vías máis densas son Linares Rivas en continuación con Sanchez Bregua, Juan Flórez e avenida Fistera, atendendo ao criterio⁴⁶² asignado polo equipo redactor.

⁴⁶² O número máximo permitido é 6.000 vehículos por carril. Atendendo á IMD e ao número de carrís, unha división simple permite discernir entre as vías máis conxestionadas. O problema principal deste método radica en non contar coa dobre ringleira de vehículos estacionados que resulta moi común en vías urbanas de máis dun carril, deixando un so carril como vial de paso. Neste caso, as vías máis penalizadas son a Rolda de Outeiro e Juan Flórez

GRADO DE CONGESTIÓN DE LAS PRINCIPALES VÍAS (IMD noviembre 2007)

[illegible]

[526] Imaxe 5.2.2. Grado de Conxestión das principais vías urbanas. IMD novembro 2007.
Fonte: Revisión do PXOM da Coruña. Aprobación Inicial 01.12.2009

Nas seguinte táboa (5.2.2 e 5.2.3) pódese ver unha relación de maior a menor destas rúas. No primeiro caso aténdese ao número de carrís coma criterio de estudo (IMD 20.894), mentres que no segundo non se ten en conta (IMD 23.881). Advertimos entón, a aparición de vías que pese a resultar de baixo nivel conxectivo, presentan ameazas serias de tráfico lento ante calquera situación prevista; dobre fila, accidente, etc.

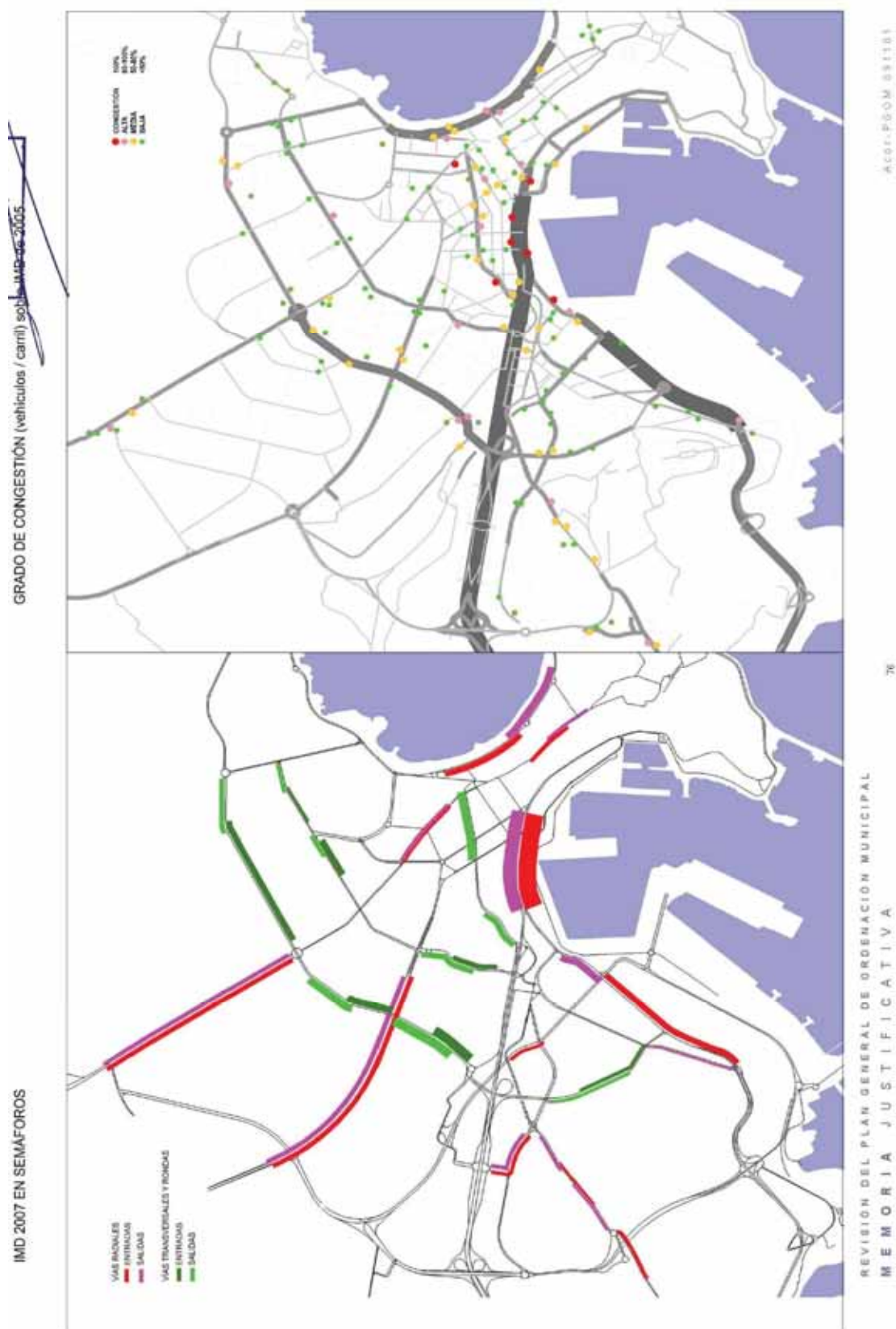
Rúas con Alto Nivel Conxectivo PXOM 09. (datos 2007)				
Denominación	IMD	Carrís	Media	Nivel Conxectivo
Sánchez Bregua	43.176	3	14.392	Conxectivo
Praza Ourense (despois)	36.981	3	12.327	Conxectivo
Linares Rivas	47.693	4	11.923	Conxectivo
Linares Rivas entre Menéndez Pelayo e M. de Adalid	35.321	3	11.774	Conxectivo
Primo de Rivera despois da Palloza	22.806	2	11.403	Conxectivo
Avda. Fistera despois de Médico Rodríguez (baixando)	10.214	1	10.214	Conxectivo
Juan Flórez despois de División Azul	20.267	2	10.134	Conxectivo
Rosalía de Castro	9.956	1	9.956	Alto
Rolda Nelle despois S. Pedro de Mezonzo a Náutica	19.076	2	9.538	Alto
Eirís (entrada)	9.322	1	9.322	Alto
R. Outeiro antes Angel del Castillo a Avda. Arteixo	26.898	3	8.966	Alto
Primo de Rivera enfrente a Palloza	17.693	2	8.847	Alto
Barrié de la Maza antes R. Somoza cara P. Deportes	26.324	3	8.775	Alto
Avda. Monelos despois Camiño da Igrexa (baixando)	8.725	1	8.725	Alto
Avda. de Rubine	8.725	1	8.725	Alto
Túnel dos Castros	17.439	2	8.720	Alto
Entrada Newton	8.681	1	8.681	Alto
Juana de Vega despois de Praza de Mina	17.200	2	8.600	Alto
R. Outeiro despois Sardiñeira a X. Sanjurjo	25.155	3	8.385	Alto
R. Outeiro antes Peruleiro aos Rosais	16.723	2	8.362	Alto
Barrié de la Maza despois R. Somoza cara Hotel M. Pita	16.562	2	8.281	Alto
R. Nelle despois dos Mallos a Catro Camiños	16.253	2	8.127	Alto
Rolda Nelle despois Os Mallos a Catro Camiños	16.253	2	8.127	Alto
Juan Flórez despois de Avda. de Arteixo	24.017	3	8.006	Alto

[T186] Táboa 5.2.2. Vías con Alto Nivel Conxectivo.
Fonte: Busquets (PXOM, 2009).

Rúas con Alto Nivel Conxectivo. Valores Absolutos (datos 2007)				
Denominación	IMD	Carrís	Media	Nivel Conxectivo
Linares Rivas	47.693	4	11923,2	Conxectivo
Sánchez Bregua	43.176	3	14392	Conxectivo
Praza Ourense (despois)	36.981	3	12327	Conxectivo
Linares Rivas entre Menéndez Pelayo e M. de Adalid	35.321	3	11773,6	Conxectivo
R. Outeiro antes Angel del Castillo a Avda. Arteixo	26.898	3	8966	Alto
Barrié de la Maza antes R. Somoza cara P. Deportes	26.324	3	8774,6	Alto
R. Outeiro despois Sardiñeira a X. Sanjurjo	25.155	3	8385	Alto
Juan Flórez despois de Avda. de Arteixo	24.017	3	8005,6	Alto
Primo de Rivera despois da Palloza	22.806	2	11403	Conxectivo
Juan Flórez despois de Cabo Santiago Gómez	21.942	3	7314	Baixo
Sánchez Bregua (saída)	20.510	3	6836,6	Medio
R. Outeiro despois Luis Pasteur a Avda. Arteixo	20.497	3	6832,3	Medio
Juan Flórez despois de División Azul	20.267	2	10133,5	Conxectivo
Avda. do Exército antes de Ramón y Cajal	20.137	4	5034,2	Baixo
Avda. do Exército despois de Concepción Arenal	19.860	3	6620	Medio
R. Outeiro despois San Isidoro a Avda. Fistera	19.454	3	6484,6	Medio
Juan Flórez despois de Gómez Zamalloa	19.120	3	6373,3	Medio
Ronda Nelle despois S. Pedro de Mezonzo a Náutica	19.076	2	9538	Alto
Barrié de la Maza antes Rubine cara Pazo Deportes	18.300	3	6100	Medio
Primo de Rivera enfrente a Palloza	17.693	2	8846,5	Alto
Túnel dos Castros	17.439	2	8719,5	Alto
Juana de Vega despois de Praza de Mina	17.200	2	8600	Alto
R. Outeiro antes Peruleiro as Roseiras	16.723	2	8361,5	Alto
Barrié de la Maza despois R. Somoza cara Hotel M. Pita	16.562	2	8281	Alto

[T187] Táboa 5.2.3. Vías con Alto Nivel Conxectivo.
Fonte: Busquets (PXOM, 2009).

O PXOM en redacción ben demostrar a excesiva radialidade do modelo existente, herdeiro das políticas ministeriais dos anos sesenta e setenta e das posteriores actuacións de adaptación dimensional dos anos noventa⁴⁶³.



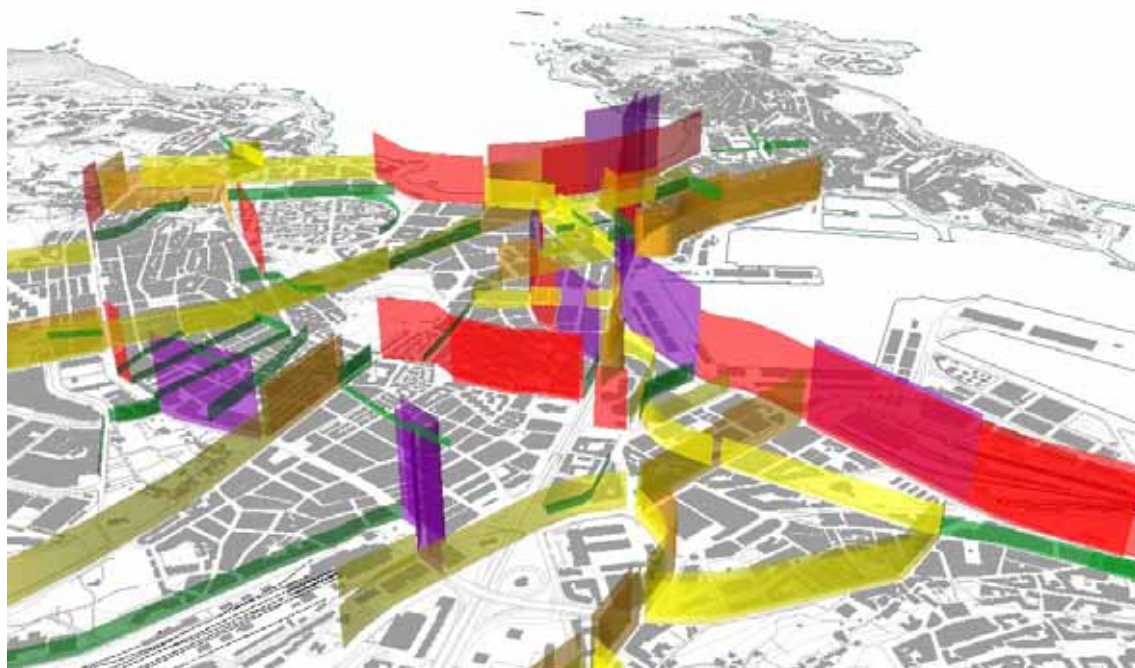
[527] Imaxe 5.2.3. IMD en Semáforos. (datos 2007) e Grado de Conxestión das Vías de Penetración.

Fonte: Revisión do PXOM da Coruña. Aprobación Inicial 01.12.2009

Obviamente, a razón de ser desta radialidade está na construción histórica dos camiños de acceso (Cebrián, 1984; Precado, 1990; Dalda, 1992;), moi condicionados pola topografía. Deste

⁴⁶³ Previo estudo dos anos oitenta promovidos polo concello ás consultoras EPTISA e CIISA.

xeito o eixo histórico da cidade penetra ata o casco vello polo porto, motor económico e razón de ser da mesma (Nárdiz, 1998) e continúa cara o exterior polo camiño da costa ata O Burgo, paso obrigado da Ponte do mesmo nome.



[528] Imaxe 5.2.4. Distribución das IMD nas principais rúas da cidade. En violeta as máis intensas (datos 2007).
Fonte: Elaboración propia.

Hoxe en día, a meirande parte do tráfico, en razón de 4 a 1, se achega pola vertente oriental, maior depositaria dos crecementos poboacionais dos últimos trinta anos. A proposta viaria da *Terceira Rolda*, plasmada no PXOM de 1998, desvirtuada da idea inicial do Plan Sectorial Viario de 1974, prefigura un novo acceso pola vertente occidental da cidade cara o Paseo Marítimo, mais tamén potencia un maior uso do túnel de Salgado Torres – Ramón y Cajal que volve dar á parte occidental.

Namentres, as diferentes entradas dende o sector oriental á cidade e sobre todo, ao CBD, se encontran na Avda. de Linares Rivas, dende a que se distribuirá definitivamente cara Juana de Vega, Os cantóns (Rúa Nova) e Alférez Provisional. Segundo este resultado, cobra forza a inserción dun medio de transporte masivo de plataforma exclusiva (tren-tram) que percorra toda esta fronte e sirva de ligazón co fondo da ría onde se producen as demandas máis intensas de mobilidade. Porén, o deseño, forma e modo de construción deberá ser tida en conta para evitar a segregación total entre o espazo portuario e a cidade, algo que acontece sutilmente neste tempo.

Coma veremos máis adiante, a construción da estación intermodal no lugar que ocupa actualmente a estación de ferrocarril responde a demandas rexionais e mesmo estatais, máis que ás propiamente comarcais. Non obstante, esta situación serve tanto para revitalizar o barrio da Sardiñeira e os arredores con operacións de “reciclaxe urbano”, como para crear un punto de centralidade desprazado do BCD, evitando así a sobreexplotación do mesmo.



[529] Imaxe 5.2.5. En azul mariño, os edificios de máis de dez alturas pertencentes as vías principais de entrada-sáida.
Fonte: Elaboración propia.

Asemade, a incompatibilidade manifesta entre as vías de penetración-evacuación e as ordenanzas⁴⁶⁴ que deron luz verde á construción en altura segundo o largo da rúa (imaxe 5.2.3), completa o malfuncionamento dunhas vías que non están preparadas para absorber as Intensidades de tráfico expostas. Ademais, temos que sumar o deseño concreto do viario, con espazos de aparcadoiro nas beiradas provocando un efecto succión sobre a dobre fila, numerosos xiros á esquerda que ocupan un carril de circulación deficientemente resolto e os nodos entre vías colectoras-distribuidoras⁴⁶⁵.

Para concluír, temos visto coma o principal problema radica no excesivo movemento pendular da poboación, non só da que habita fora do termo municipal e ven cara a cidade, senón tamén de grandes continxentes que saen cara os termos limítrofes por diversos motivos, no que o traballo ocupa un lugar importante (Movilia, 2006).

A especial configuración orográfica, xunto coa disposición da rede de acceso en cruceta e nodos deficientemente resolto, así como a falta dunha xerarquía viaria completa, están a producir grandes desacordos entre a oferta e a demanda, na que caben dúas solucións. Seguir apostando polo transporte privado, co aumento en lonxitude e largo das vías de acceso, ou modificar os hábitos de comportamento de parte da poboación facilitando un medio de transporte que asegure maior rapidez e comodidade que no primeiro caso.

Sen embargo, calquera solución debe partir dunha adecuada estrutura territorial que pasa necesariamente polo entendemento cos seus veciños. Mentres a produción de cidade sega a manifestarse mediante estruturas desconectadas da trama urbana, de baixa densidade, na que o vehículo privado sexa a única forma de desprazamento, e non existan medios externos para paliar a entrada de vehículos dentro da cidade, seguirá a aumenta-lo problema da conxestión

⁴⁶⁴ Atendendo non só á maior densidade de habitante e vivenda lineal, senón tamén de vehículos e de acceso a garaxes.

⁴⁶⁵ Remitimos unha vez máis ao lector ao capítulo III desta tese doutoral onde se amosan os deseños concretos do Plan Sectorial Viario de 1974.

ciudadá. Compre por tanto unha reflexión, pero tamén un consenso sobre a tipoloxía a empregar na construción da área urbana:

“Mientras la estructura urbana, tanto a nivel de la aglomeración, como de cada área urbana, siga basándose en vías que permitan la circulación automóvil, sean estas elementos reservados para ello (autopistas) o calles con calzadas y aceras, todas las áreas urbanas seguirán sometidas a una enorme presión hacia el deterioro por causa del automóvil, que las hará difícilmente compatibles con la calidad ambiental que reclaman los ciudadanos.

De hecho, la única forma de combatir el deterioro producido por esta situación en las áreas urbana es prohibir o restringir la circulación automóvil, en determinadas calles o ámbitos.”

Julio Pozueta, 2005. Páx. 15.

A isotropía territorial é simplemente irrealizable. O dereito á mobilidade cidadá pasa por unha coexistencia de diversos modos de transporte que garanticen a conexión de tódolos puntos servidos. O vehículo privado non debe ser apartado da planificación conxunta do transporte, senón debe ser dirixido a participar como obxecto capaz de servir a determinados puntos do territorio beneficiados pola rede de transporte público de alta capacidade.

5.3. FUNCIONAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA ÁREA URBANA. POLÍTICAS DE FOMENTO.

O transporte público e o automóbil son dous modos que entran en competencia directa ao interactuar nun escenario común, tanto de tempo e distancias. Incluso na cidade da Coruña no espazo físico ao compartiren a mesma infraestrutura. Neste senso, adquiren especial importancia segundo Pozueta (2005); por unha banda, o emprazamento dos puntos e os medios de intercambio entre modos; e por outra, o estudo da relación existente entre o medio peonil⁴⁶⁶ e o transporte público. Os intercambiadores, entón, cumpren un papel fundamental xa que forman parte da estrutura urbana, capaces de concentrar os movementos interzonais.

Segundo estas premisas, o transporte público ten un marcado carácter subsidiario dentro da área urbana coruñesa ao non integrar o espazo peonil dentro da rede de transporte. Segundo as análises feitas, responde ás necesidades básicas de comunicación entre centro e periferia sobre o espectro de poboación cautiva, isto é; aquela que non pode satisfacer as súas necesidades de mobilidade de maneira particular. En efecto, a carencia de eleccións plurimodais que podan competir co automóbil divide a masa poboacional en dous bloques desiguais. Por unha banda, os de rendas medias e altas con posibilidade de adquirir vehículo privado para efectua-los seus desprazamentos; e por outra, a poboación que por diversos motivos non pode acceder ao vehículo particular (Díaz, 2000; Otón, 2003).

Un factor que inflúe negativamente na utilización do transporte público é o índice de dispersión xeográfica cunha media que se atopa por debaixo de 2 núcleos/Qm² (INE, varios anos) que provoca densidades baixas non asumibles polo transporte colectivo. Ademais, a política urbanística baseada no crecemento ao redor do viario, acentúa a baixa densidade e imposibilita a oferta dun servizo de paradas que non penalicen en exceso as frecuencias da ruta. Asemade, as frecuencias do transporte público vese entorpecida porque o medio por excelencia; o autobús, utiliza o mesmo soporte que o automóbil, sen poder escapar dos períodos conxestivos da rede.

A existencia durante preto de trinta anos do tranvía a Sada⁴⁶⁷; comunmente denominado “O Siboney”, e do trolebús a Carballo durante outros vinte, revela a relativa importancia de comunicación, máis tamén a rendibilidade mercantil, entre os polos citados coa cidade herculina. Outros proxectos non pasaron do papel, máis agora podémolos ver como intentos de vertebrar mediante o transporte público toda a comarca.

⁴⁶⁶ Sinala Pozueta; “...y dicha capacidad de convicción reside fundamentalmente en la funcionalidad, seguridad, confortabilidad, calidad y atractivo con que se diseñen los itinerarios peatonales que conduzcan a las paradas o estaciones de transporte público.” Case ningunha das paradas da área urbana responden a este concepto integrador, e aparecen na paisaxe coma elementos illados de calquera referencia a punto de intercambio. A cidade sostible, continúa, debe orientarse simultaneamente ao transporte público e aos peóns.

⁴⁶⁷ Proxecto de 1914. O primeiro viaxe ata Sada foi o 1 de xaneiro de 1923.

Un destes proxectos é a substitución do tranvía por trolebuses na liña Coruña-Sada e ampliación cara Betanzos⁴⁶⁸ de 1941, sendo peticionaria a propia Compañía de tranvías da Coruña e redactado polo Enxeñeiro Julio España. Na memoria do citado documento, se da conta do intenso tráfico tranviario entre a primeira parte do percorrido entre Porta Real e San Pedro de Nós e dos problemas de explotación da liña entre O Carballo e Sada. A solución proposta pasará por moderniza-la liña Porta Real O Burgo coa construción dunha dobre vía e frecuencias de 10 minutos con 40 minutos de duración da viaxe e unha velocidade comercial de 16,2 Qm/h.

Tramos	Viaxeiros 1940	Importe 1940 (pts)
Coruña – San Pedro	3.169.025	789.994,60
O Carballo – Sada	261.478	228.773,55
Tráfico total na Liña	3.430.503	1.018.768,15

[T188] Tráfico aproximado na liña Coruña – Sada. 1940. Memoria Proxecto de Transformación da Liña de Tranvías. Páx. 24

A substitución do tranvía se proxecta coma solución aos problemas de longo percorrido entre os polos extremos de Coruña, Sada e Betanzos diminuindo o tempo de viaxe e aumentando a seguridade dos viaxeiros.

“(...) El recorrido Juana de Vega-Sada-Betanzos lo harán los trolebuses en 55 minutos o sea con una velocidad comercial de 28,6 kilómetros por hora, haciéndose en servicio normal una salida cada hora de cabeza de línea.

En la línea Juana de Vega-Guísamo-Betanzos por tener la carretera un trazado mejor los trolebuses podrán circular a mayor velocidad, haciéndose en recorrido a Betanzos en 40 minutos, con una velocidad comercial de 34,5 kilómetros por hora y salidad de cabeza de línea cada 45 minutos.”

Julio España. Memoria Proxecto de Transformación da Liña de Tranvías. 1941. páx.4.

Porén, un dos proxectos que si se chegou a realizar foi a liña de trolebuses Coruña- Carballo (1940), do enxeñeiro Víctor Solorzano e do que era peticionario o empresario Enrique Sánchez Rodríguez. A liña estaba soportada por 14 autobuses que transportaban unha media de 500 persoas ao día en cada sentido. A idea de levar o trolebús máis aló dos límites urbanos frutificou como alternativa enerxética aos combustibles fósiles, do que o Estado gastaba grandes cantidades na súa importación. Deste xeito, pasou a se converter na liña máis longa de trolebuses de toda España (Fraga, 2001). Outro dos obxectivos era ligar as mercadorías da terra de Bergantiños cara a capital provincial e mesmo facilita-la súa distribución cara outras terras mediante o ferrocarril.

⁴⁶⁸ Proyecto de Transformación de la Línea de Tranvías de La Coruña a Sada con Substitución de Servicios de Tranvías por Trolebuses entre La Coruña, Sada y Betanzos. Acolrido segundo a Ley que regula as concesións administrativas en liñas de transportes (Jefatura del Estado 05.10.1940. BOE num. 285, 11.10.1940).

5.3.1. POLÍTICAS DE ACTUACIÓN EN MATERIA DE TRANSPORTES.

O período democrático que levamos vivido significou a ruptura do antigo sistema de actuacións estatais, das que é bo exemplo as levadas a cabo na comarca da Coruña. A consolidación da democracia trouxo tres niveis competenciais claramente definidos. Porén, as obrigas; local, autonómica e estatal unidas ás de rango superior da Comunidade Europea, non sempre atopan oco para se desenvolver. De feito, non son poucas as materias sectoriais que atopan difícil acomodo na profusa lexislación; augas, costa, estradas, ferrocarrís e por suposto o transporte.

Dende entón, e comprensible por enriba da mesa a rendibilidade política das actuacións; a predilección por mellorar e ampliar o sistema de estradas cumpre, entre outras, esta premisa, pois é razoable en forma e prazo aos intereses gobernamentais, e o visto bo da sociedade, co cal estamos condenados a repetir as experiencias negativas doutras partes do mundo (Munford, 1962; Boaga, 1974). A elaboración de plans de transportes integrais ou que potencien outros medios distintos ao automóbil son moi lentos ou non terminan a súa tramitación. Todos eles apostan polo ferrocarril e o metro lixeiro, grazas á súa plataforma exclusiva, como a peza clave de todo o sistema. Así foi entendido en gran parte das cidades europeas dun tamaño similar ao da comarca en estudo.

A aposta polos medios de transporte público antóxase merecedora de tódalas atencións dos poderes públicos, amén do que está a suceder no resto de países da Unión Europea. Señala Gauzin-Müller (2002):

“El desarrollo de los trasnportes públicos –autobús, metro, tranvía- es absolutamente necesario para proteger el medio ambiente y preservar la calidad dela ire y de la vida de los entornos urbanos. Existen diversas opciones que es razonable asociar, que amplían considerablemente la oferta de transporte colectivo:

- *Refuerzo del sistema de rondas y circunvalaciones periféricas para proteger el centro del tránsito rodado.*
- *Una fina red de transporte público que cubra todos los barrios y distritos.*
- *Una oferta más atractiva con horarios y tarifas adaptadas a las necesidades.*
- *Mejora del servicio, del confort de los vehículos y de la seguridad.”*

Dominique Gauzin-Müller, Arquitectura Ecológica.2002. páx.47.

En Galicia, o último intento de integración do sistema de transportes foi presentado en marzo de 2009 polas empresas INECO-TIFSA⁴⁶⁹ e Técnicas Territoriais y Urbanas⁴⁷⁰ (TT&U) despois de dous anos de traballo. Denominado Plan Integral de Transporte de Galicia (PITGAL), constitúe un documento de análise completa dos diferentes actores da mobilidade, recollido en sete tomos sectoriais; aéreo, marítimo, mercadorías e loxística, areas metropolitanas, viaxeiros por estradas, ferroviario, e finalmente accións transversais. Tralo diagnóstico, os diversos documentos sectoriais se estruturan mediante Programas e Actuacións que os desenvolven.

⁴⁶⁹ <http://www.ineco.es/webineco/ApliServlet?accion=verPagina&idNavegacion=100>

⁴⁷⁰ <http://www.ttu.es/ghi.html>

A súa tramitación como Plan Sectorial foi interrompida en abril de 2009, data na que se presenta o Plan MOVE 2009-2015 polo que parece absorbido por este, que recolle, en parte, o Plan Director de Estradas de Galicia con entrada para informe por parte do Órgano Autonómico o 16 de setembro de 2008. o obxectivo global era traspasar parte da mobilidade efectuada en automóbil cara medios colectivos cunha visión complementaria de tódolos axentes implicados.

5.3.2. TRANSPORTE DE VIAXEIROS POR ESTRADAS.

As propostas en materia de transporte de viaxeiros por estrada se centran nos seguintes obxectivos:

- Deter a caída e incrementar a participación do transporte colectivo no total dos desprazamentos. So o 14% dos desprazamentos usan o transporte colectivo⁴⁷¹.
- Acertar na eficiencia do transporte público para dar resposta a cada tipo de mobilidade: rural, comarcal, interurbana e metropolitano.
- Garantir o acceso ás zonas máis illadas dispersas e con baixa densidade
- Facilitar a accesibilidade das persoas con mobilidade reducida e dos colectivos desfavorecidos.

A forma de encamiñar ditos obxectivos era a de racionalizar e modernizar este modo de transporte sen esquecer a fórmula de cooperación interadministrativa como medio de acción que difumine as actuais barreiras de competencias.

Ao noso entender, o Plan Director de Estradas apostaba por unha vertebración xeral de Galicia baseada nas Vías de Altas Prestacións, cando a realidade do sistema de asentamentos de Galicia advirte que o punto de partida non debe esquecer o sistema secundario ou mesmo local; e dentro das áreas máis conxestionadas, debe atenderse especificamente ao uso máis racional dos medios locomotivos, avogando pola reserva de plataformas para o transporte colectivo que o rescate das vías de acceso principais.

O transporte de viaxeiros por estrada é un servizo público que a administración presta en réxime de concesión⁴⁷² (Razquin, 1995) cun período de esgotamento dos prazos moi irregular ata o ano 2019, pero cunha certa acumulación entre os anos 2012 e 2013. Este espallamento incide negativamente nas políticas de reorganización do sistema. En Galicia atopamos tres niveis correspondentes a cada un dos niveis de goberno;

⁴⁷¹ Enquisa PITGAL 2006.

⁴⁷² O sistema concesional actual provén de varias modificacións do modelo da primeira metade do século XX.

1. A rede pertencente ao Ministerio de Fomento para os traxectos con orixe e destino fora de Galicia. En total; 110 concesións para 78.190 Qm e 64 millóns de viaxeiros⁴⁷³ cun percorrido medio por viaxeiro de 121 Qm.
2. A rede dependente da Xunta de Galicia para os traxectos interurbanos dentro da propia Comunidade, cun total de 154 concesións sobre 16.747 Qm, 22 millóns de usuarios⁴⁷⁴ e un percorrido medio por viaxeiro de 20 Qm.
3. As redes de transporte urbano dos propios concellos.

Hoxe en día existe certa complementariedade entre as rede ministerial e da Xunta, pois mentres que a primeira presta servizo entre cidades de maior tamaño, as concesións galegas actúan como alimentadoras das concesións estatais sobre zonas de menor densidade e con maiores dificultades de explotación. Non en vano, existe unha caída da demanda, da recadación e da oferta dos servizos dende o primeiro lustro da presente década no sistema concesional galego como se pode observar na seguinte táboa:

Evolución do Transporte Regular de Viaxeiros por Estrada				
ANO	VIAXEIROS	VIAXEIROS-KM	VEHÍCULOS-KM.	RECADACIÓN
2000	45.440.133	939.267.778	69.379.872	54.336.617
2005	27.418.774	554.653.078	51.533.981	42.912.798
%	-39,66%	-40,95%	-25,72%	-21,02%

[189] Táboa 5.3.1. Evolución do transporte regular de viaxeiros por estrada.
 Fonte: PITGAL (Documento Marzo 2009)

Existen varios antecedentes que buscaban frear a caída no número de usuarios; o máis salientable foi o **Programa de Transporte Metropolitano** e a introdución da **Tarxeta Metropolitana** que ofertaba un desconto moi importante no prezo do billete. Así, o ano 2005 significou unha suba no número de usuarios nos lugares onde foi aplicada; Ferrol un 7% e Coruña un 8% respecto do ano anterior.

Sen embargo asoma un paradoxo; o número de viaxeiros e a recadación experimentou unha suba substancial na rede do Ministerio para todo o Estado, de 54 millóns de viaxeiros a 64 entre os anos 1999 e 2005. Asemade, a recadación aumentou dende os 269 millóns de euros de 1999 ata os 370 millóns de euros para o ano 2005. As concesións que operan en Galicia pertencentes ao Ministerio de Fomento son 7, cun total de 56 rutas que cobren as conexións das sete cidades con Madrid e Barcelona.

⁴⁷³ Datos ofrecidos polo propio PITGAL DS-2; páx. 18 para o ano 2007.

⁴⁷⁴ Ibidem.

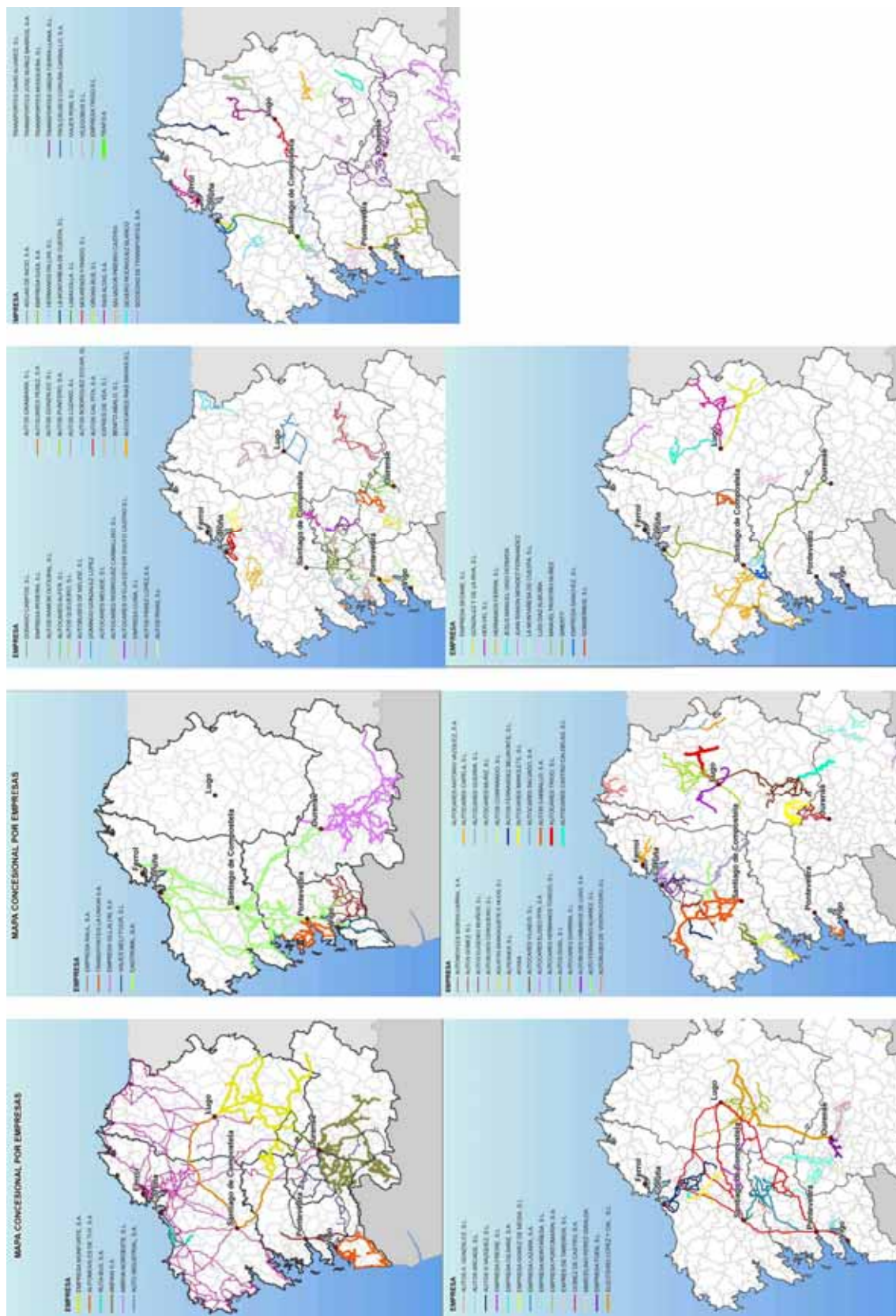
Concesións do Ministerio de Fomento con Tráficos en Galicia					
CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN	DATA ADXUDICACIÓN DEFINITIVA	DATA CADUCIDADE	VIAXEIROS- KM./ANO	TARIFA 2007
VAC-001	Ferrol-Algeciras	05/04/1990	05/04/2007	67.284.135	0,047137
VAC-046	Irún-Tuy con Hijuelas	19/05/1993	18/09/2016	269.794.606	0,057542
VAC-088	Ourense-Benavente	23/12/1994	12/03/2013	385.095	0,057911
VAC-100	Becerreia-Ponferrada con Hijuelas	28/06/1995	12/08/2012	478.081	0,054026
VAC-127	Madrid-Salamanca- Vigo con Hijuelas	22/05/1997	08/10/2013	306.298.706	0,049081
VAC-136	Vigo-Barcelona-Irún con Hijuelas	31/07/1998	05/12/2011	159.469.020	0,040581
VAC-153	Barcelona e Santiago de Compostela, con Hijuelas	20/03/2002	01/10/2015	107.779.169	0,048561

[T190] Táboa 5.3.2. Concesións do Ministerio de Fomento con tráfico en Galicia.
Fonte: PITGAL (Documento Marzo 2009). Extraído do Ministerio d Fomento.

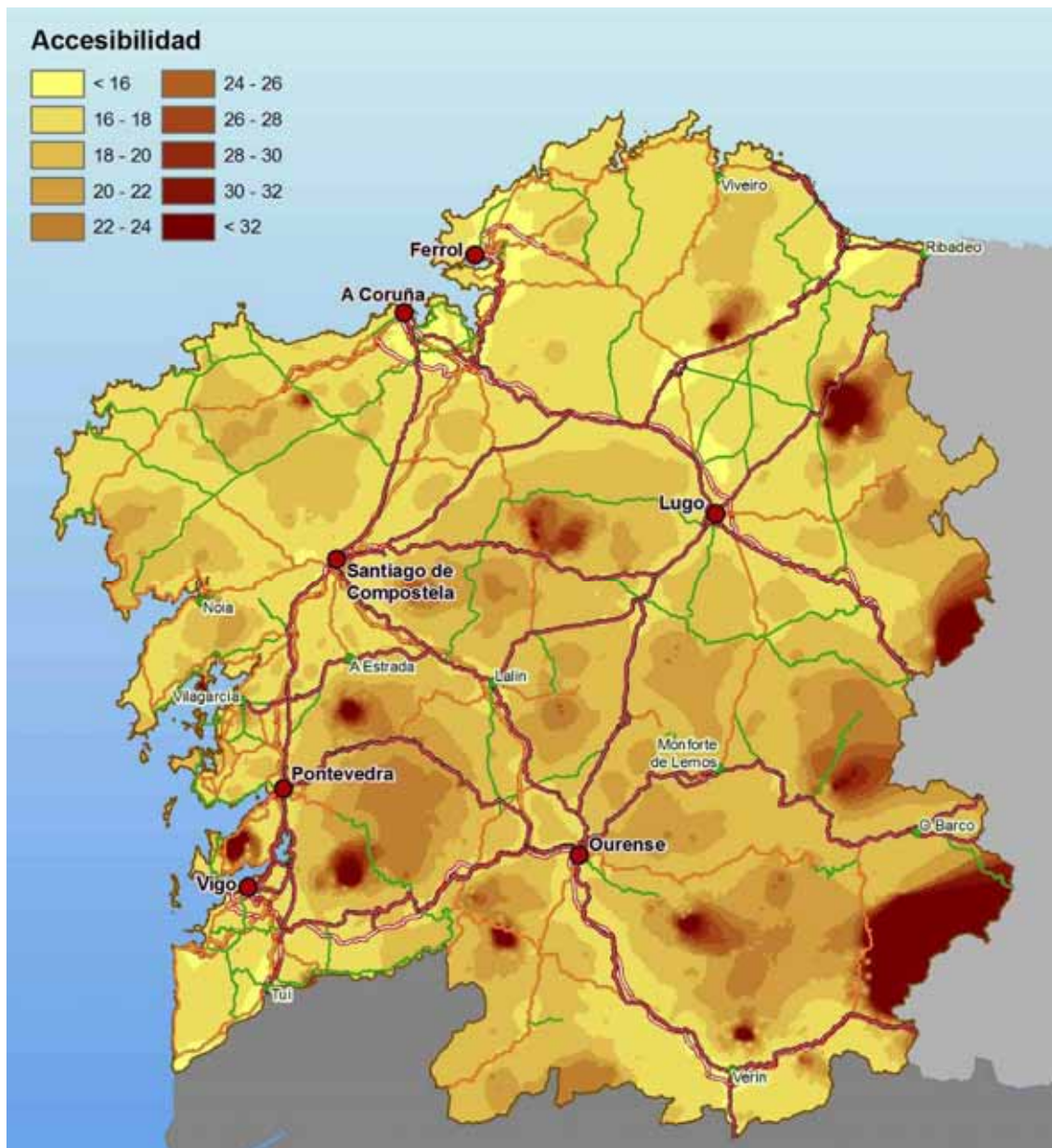
A primeira vista o mapa concesional galego é realmente denso e complexo; existen 2.665 liñas, das que o 14% amosan características metropolitanas, ás que temos que sumar outros 2,85% das liñas de longos percorridos que atenden movementos de *Cercanías*. As características das concesións son de dous tipos; por unha banda un pequeno grupo de empresas que controlan gran parte do mercado concesional (sirva como exemplo unha empresa que controla 321 liñas), e por outra un gran número de empresas que se reparten pequenas concesións (empresas que explotan unha soa liña). En efecto; o 50% das liñas están xestionadas por once empresas (das que cinco delas son do mesmo grupo), mentres que a outra metade está xestionada por 95 pequenas empresas⁴⁷⁵.

Segundo a análise efectuada polo equipo do PITGAL a rede ofrece maior servizo na vertente occidental dado que é onde se agrupa a maior parte da poboación, máis tamén se confirma o uso maioritario das redes de alta capacidade como elemento de unión interurbana, resentíndose o sistema de vilas intermedias con déficit de cobertura, frecuencias e conexións.

⁴⁷⁵ Galicia conta con 17.630 empresas transportistas, das que o 61,7% (10.873) son persoas físicas. Fonte: Ministerio de Fomento, Rexistro General de Transportistas.



Das viaxes efectuadas en transporte colectivo en Galicia, o 46% responde a viaxes discrecionales (transporte escolar incluído) que suple as carencias de cobertura dos viaxes regulares nas zonas máis despoboadas do territorio galego (programa TES+BUS), o 35% ao transporte urbano e o 18% ao interurbano. Finalmente, so o 1% se realiza en tren.



[531] Imaxe 5.3.2. Accesibilidade da rede de servizos regulares por estrada.
 Fonte: PITGAL. Documento Marzo-2009.

Segundo a imaxe 5.3.2 o mapa de accesibilidade rexistra unha clara tendencia a cubrir as áreas máis poboadas, con estradas de alta capacidade e zonas de costa. Noutra banda, se atopan as zonas de montaña do interior de Galicia, e as áreas menos poboadas ou afastadas das principais vías de comunicación. Para a realización do mapa tomáronse en consideración as frecuencias de paso como factor fundamental para establecer a utilización do servizo.

Por tanto, o servizo atende preferentemente ao sistema de cidades, descoidando o de vilas intermedias (DOT, 2008), das que depende unha poboación moi dispersa no territorio, con certo grado de envellecemento en amplas zonas.

No marco das políticas de desenvolvemento do transporte público, puxéronse en práctica varias experiencias;

- Transporte á demanda; *Chama ao Bus*.
- Uso das rutas de transporte escolar. *Tes+Bus*.

- Taxi compartido.
- Transporte Nocturno para a Xuventude. *Noitebus*.

O Programa **Chama ao Bus** foi implantado en agosto de 2007 en 31 concellos da xeografía galega. Establecéronse 44 liñas que ligaban as cabeceiras de concello coas parroquias servidas. O único requisito para presta-lo servizo era facer unha chamada con antelación, indicando lugar e horario á central de coordinación para establecer as rutas. A iniciativa *Noitebus* aparece a partir de 2006⁴⁷⁶ como unha medida que reduza o número de accidentes de tráfico os días de ocio nocturno. O prezo do billete é de dous euros por usuario e viaxe.

As medidas tendentes a mellorar o transporte de viaxeiros por estradas tradúcense en catro programas nos que se desenvolven 16 actuacións específicas, todas elas con partidas presupostadas:

1. Reordenación do Transporte Comarcal de Galicia. Implantación de Concesións Zonais.
O éxito da operación radican na correcta definición das zonas cos estudos pertinente, e por de acordo aos axentes implicados. Asemade, se pretende crear un novo marco tarifario e aposta en funcionamento dos **Plans Coordinados de Transporte** par acada zona.



[532] Imaxe 5.3.3. PITGAL: proposta de implantación zonal.
Fonte: PITGAL. Documento Marzo-2009.

⁴⁷⁶ Decreto 80/2005. Experiencia piloto que se fai extensible ao resto do territorio en 2007 e 2008 que contaba con 95 liñas. Con motivo dos recortes orzamentarios para o ano 2011 suprimíense varias rutas.

2. Reordenación do Transporte Rural de Galicia.
Implantación do *transporte á demanda*, crear o marco legal de aplicación par ao *taxi compartido* a través da Lei de Transportes de Galicia.
3. Rede de Servizos Interurbanos de Altas Prestacións.
Elaboración dun estudo das necesidades de conexión entre as cidades e as vilas intermedias.
4. Coordinación entre tódolos Sistemas de Transporte Colectivo de Viaxeiros.
Redacción e posta en marcha do **Plan Galego de Coordinación do Transporte Colectivo**, xeneralización da Tarxeta Única para o intercambio modal e unificación do sistema de comercialización e información.

A coordinación ben sendo a peza clave para a reorganización do servizo; a chegada do Tren de Alta Velocidade e o seu funcionamento real (paradas, tarifas, etc.) servirá como pedra de toque para a prestación dos servizos por onde discorra. Nun segundo chanzo se atopan as áreas urbana coa posta en marcha de servizos metropolitanos específicos de tren e autobús que veremos nos seguintes apartados e que competen directamente á nosa zona de estudo.

5.3.3. TRANSPORTE FERROVIARIO.

Pese a existencia de rutas periféricas ás cidades que as conectan entre si, os chamados trens rexionais, non podemos dicir que exista un servizo de proximidade entendido como tal, agás no corredor do FEVE entre Ferrol e San Sadruniño que se asemella como un uso de *Cercanías*.

Únicamente coa entrada da Alta Velocidade a Galicia, se ten tomado conciencia do papel que pode ter o ferrocarril nas nosas latitudes dadas as expectativas como plataforma de posibilidades máis que coma un fin en si mesmo. Porén, o forte investimento na chegada do AVE non garantiza, a vertebración do *hinterland* das cidades, senón que parece potenciar o achegamento dos propios núcleos densos das cidades entre si. Os orzamentos para o ano 2008 sobre novos proxectos son a testemuña máis salientable:

Orzamentos Xerais do Estado 2008						
Investimentos en Novos Proxectos ferroviarios (Miles de euros)						
Proxecto	Custe Total	Situación Prevista en 2009	Orzamento 2008	Programación Plurianual		
				2009	2010	2011
Eixe Atlántico e outras Actuacións (convenio)	2.105.318	En servizo 44% Obras 55% Proxecto 1%	182.499	276.138	294.447	327.906
Ourense – Santiago	1.841.208	Obras 100%	350.950	333.807	449.147	
Ourense – Medina del Campo	37.851		18.911	9.890		
Ourense – Vigo	800	Obras licitadas	500	300		
Ourense – Lugo	200		200			
Lugo – Coruña (estudo)	816		100			
Ponferrada – Monforte	706		100			

[T191] Táboa 5.3.6. Orzamentos ferroviario en Obra para Galicia. Ano 2008
Fonte: Orzamentos Xerais do Estado. 2008. PITGAL, 2009.

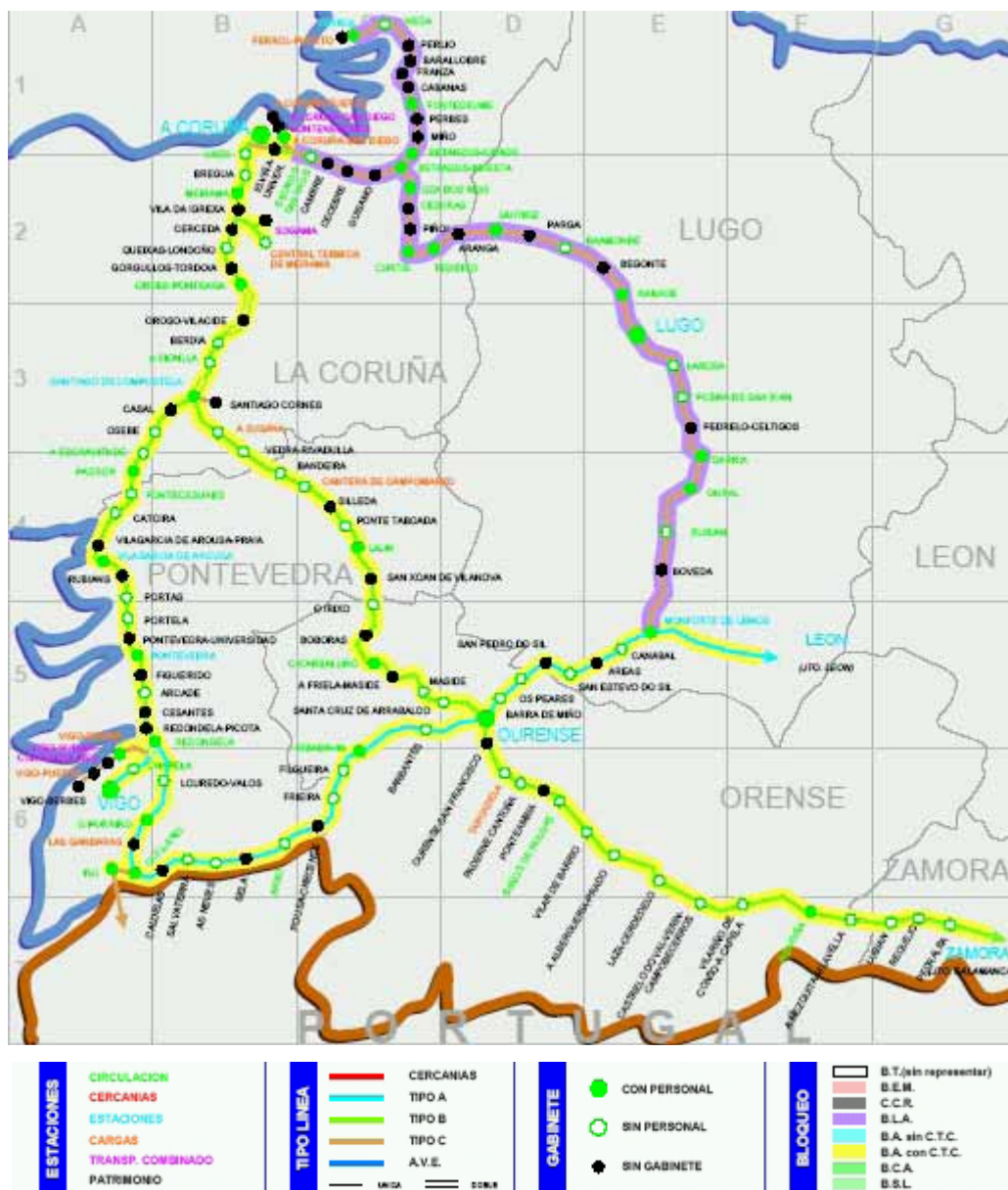
Comparativa de tempo e Prezos entre nodos				
Percorrido	Avión	Automóbil	Autobús	Ferrocarril actual
Coruña/Madrid	3 horas 155,45 €	5 horas 86,06 €	6 h. 45 min. 46,00 €	9 h. 18 min. 40,00 €
Vigo/Madrid	3 horas 153,45 €	5 horas 73,56 €	6 h. 35 min. 36,66 €	8 h. 48 min. 38,00 €
Santiago/Madrid	3 horas 151,45 €	5 h. 30 min. 75,43 €	7 h. 30 min. 33,23 €	8 h. 14 min. 37,50 €
Coruña/Vigo	...	1 h. 40 min. 21,40 €	2 h. 30 min. 10,30 €	2 h. 23 min. 10,20 €
Ourense/Santiago	...	1 h. 25 min. 12,81 €	2 horas 8,20 €	1 h. 23 min. 14,50 €
Ourense/Madrid	...	4 horas 62,32 €	5 h. 30 min. 26,11 €	6 h. 43 min. 33,50 €
Ferrol/Oviedo	...	4 horas 29,30 €	...	7 horas 18,60 €
Vigo/Porto	...	1 h. 30 m. 24 €	1 h. 30 m. 9 €	3h. 15 m. 15 €

[T192] Táboa 5.3.7. Comparativa de tempo e prezos entre nodos.
Fonte: PITGAL, 2009.

O estado exerce plena competencia sobre a totalidade da rede⁴⁷⁷ xa que toda ela pertence á *Red Ferroviaria de Interés General* (REFIG), malia que gran parte do trazado poderíamos adherilo a tráfico rexionais. Deste xeito adquire singular relevancia a estratexia a seguir; por unha banda a creación de novas liñas parece sumamente custoso, e por outra, a cesión de competencias a favor do órgano autonómico antóllase moi complicada. O Plan Integral de Transportes aposta por unha liña intermedia, na que parte da rede sexa xestionada directamente pola Consellería competente, pero nos esgota a posibilidade de crear novas redes.

Se ben nos últimos anos se teñen producido melloras técnicas, con motivo da chegada da Alta velocidade, a estrutura xeral da rede presenta o trazado co que foi proxectado. As preferencias pola circulación pneumática imposibilitaron un desenvolvemento tecnolóxico maior neste senso. A crise enerxética se presenta coma unha oportunidade para o establecemento dunha rede de transportes sostibles capaces de estruturar o sistema de comunicacións, así parece desprenderse da meriande parte de estudos europeos que apostan decididamente por este medio de comunicación (Libro Verde do Transporte, 2001).

⁴⁷⁷ Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.



[533] Imaxe 5.3.4. Tipoloxía da rede ferroviaria en Galicia (ADIF).

Fonte: PITGAL. Documento Marzo-2009.

Inda que non é propio do noso estudo, compre facer referencia ás viaxes de longo percorrido que se dan na Comunidade Autónoma como valor que debe ser tido en conta á hora de planificar calquera sistema de transportes.

A conclusión máis relevante é a perda constante de competitividade fronte a outros medios coma o avión, do que representa tan só un 15% das viaxes aéreas. No ano 2006 se fixeron 624.255 viaxes de longo percorrido cun total de 1.138.230 prazas ofertadas e unha ocupación do 54%. En comparación co ano 2004 a perda de viaxeiros foi salientable; Santiago un 27%, A Coruña un 16% e Vigo un 11%.

A continuación ofrecemos unha táboa coas principais relacións orixe-destino que se deron no ano 2006. Compre sinalar que as cinco primeiras corresponden ao tren nocturno que une Galicia con Madrid.

Principais relacións ferroviarias de longo percorrido en Galicia				
Tipo Tren	Tren	Cidade Orixe	Cidade Destino	Viaxes
TRENHOTEL	852	SANTIAGO DE COMPOSTELA	MADRID	14.119
TRENHOTEL	852	VIGO	MADRID	13.417
TRENHOTEL	852	A CORUÑA	MADRID	12.962
TRENHOTEL	851	MADRID	A CORUÑA	12.462
TRENHOTEL	851	MADRID	VIGO	12.149
TALGO	151	MADRID	OURENSE	11.984
TALGO	152	OURENSE	MADRID	10.281
TRENHOTEL	851	MADRID	SANTIAGO DE COMPOSTELA	9.809
TALGO	152	SANTIAGO DE COMPOSTELA	MADRID	9.705
TALGO	151	MADRID	VIGO	9.098
TRENHOTEL	852	OURENSE	MADRID	8.647
TALGO	151	MADRID	SANTIAGO DE COMPOSTELA	8.550
ESTRELLA	920	OURENSE	BARCELONA	8.408
ESTRELLA	923	BARCELONA	OURENSE	8.402
ESTRELLA	920	A CORUÑA	BARCELONA	8.388
TALGO	151	MADRID	A CORUÑA	8.382
TRENHOTEL	852	PONTEVEDRA	MADRID	8.063
TALGO	152	VIGO	MADRID	7.914
ESTRELLA	923	BARCELONA	LUGO	7.594
ESTRELLA	920	LUGO	BARCELONA	7.482
TRENHOTEL	851	MADRID	PONTEVEDRA	7.289
ESTRELLA	920	VIGO	BARCELONA	6.997
TALGO	152	A CORUÑA	MADRID	6.806
ESTRELLA	923	BARCELONA	A CORUÑA	6.715
ESTRELLA	923	BARCELONA	VIGO	6.675
ESTRELLA	920	MONFORTE DE LEMOS	BARCELONA	6.632
ESTRELLA	923	BARCELONA	MONFORTE DE LEMOS	6.449
TRENHOTEL	851	MADRID	OURENSE	5.629
ESTRELLA	752	FERROL	MADRID	5.488
ESTRELLA	751	MADRID	FERROL	5.408

[T193] Táboa 5.3.8. Principais relacións Ferroviarias Orixe-Destino. Ano 2006
 Fonte: PITGAL, 2009. Renfe 2006.

Compre sinalar, que só naqueles percorridos onde non existe correspondencia aérea, o número de viaxeiros pertence estable, Así, Ourense e a cidade galega con mellor comportamento, xa que apenas perde un 0,66%.

Pasemos agora a analizar o transporte de media distancia⁴⁷⁸. A falta dun servizo de *Cercanías* propiamente adscrito a unha cidade, en Galicia funciona un servizo chamado *Rexionais*, que ten gran influencia no noso traballo, especialmente na liña Coruña-Santiago-Vigo (con 16 frecuencias), coincidente co chamado *Eixo Atlántico* e concentradora da maior parte da poboación e do sistema produtivo galego.

⁴⁷⁸ Un estudo complementario que amosa as tendencias actuais con valores aportados directamente por RENFE para este traballo doutoral pódese atopar no apartado 3.2.



[534] Imaxe 5.3.5. Servizo de Rexionais en Galicia. Ano 2007.
Fonte: Renfe Operadora.

Este servizo está composto por cinco liñas de media distancia: G1(Coruña – Vigo), G2 (Santiago – Puebla de Sanabria), G3 (Vigo – Monforte de Lemos), G4 (A Coruña – Ferrol e A Coruña – Monforte de Lemos) e finalmente o R29 (Monforte – Ponferrada). Mantidas en parte grazas aos acordos financeiros asinados entre RENFE e a Xunta de Galicia.

Servizos de Media Distancia Renfe (2006)	Servizo Diario por Sentido	Qm	Duración Traxecto Completo (h:m)	Velocidade media (Qm/h)
A Coruña- Santiago- Vigo (Eixo Atlántico) G1	16	178	2h 6m	78,53
Santiago- Ourense G2	3	131	1h 45m	74,86
Vigo- Ourense G3	3	132	2h 01m	65,45
A Coruña- Lugo-Monforte de Lemos G4	2	191	1h 56m	98,79
A Coruña- Ferrol	3	69	1h 20m	51,75

[T194] Táboa 5.3.9. Características das liñas de media distancia. Ano 2006
Fonte: PITGAL, 2009. Renfe 2006

A continuación extraemos unha táboa que amosa o montante total de viaxeiros por tramos. Como se pode apreciar, os primeiros valores corresponden á liña G1 que discorre polo eixo atlántico, sendo a única que rexistra valores por riba dos 100.000 viaxeiros/ano.

Liña	Tramo da Liña		Usuarios Total Ano 2004	Usuarios Total Ano 2006	Variación 2006/2004
G1	Santiago de Compostela	A Coruña	482.752	531.554	10,11%
G1	Vigo	Pontevedra	290.992	317.940	9,26%
G1	Santiago de Compostela	Vigo	260.475	259.829	-0,25%
G1	Santiago de Compostela	Vilagarcía de Arousa	241.583	231.557	-4,15%
G1	Santiago de Compostela	Pontevedra	171.830	163.666	-4,75%
G1	Vigo	A Coruña	129.923	145.243	11,79%
G1	Vigo	Vilagarcía de Arousa	100.765	106.015	5,21%
G2	Santiago de Compostela	Ourense	74.629	69.271	-7,18%
G1	Pontevedra	A Coruña	72.249	81.500	12,80%
G1	Pontevedra	Vilagarcía de Arousa	65.387	49.283	-24,63%
G1	A Coruña	Vilagarcía de Arousa	42.656	67.207	57,56%
G3	Ourense	Vigo	29.385	24.925	-15,18%
G2	Ourense	O Carballiño	26.526	22.167	-16,43%
G4	A Coruña	Ferrol	20.822	21.478	3,15%
G1	A Coruña	Vila da Igrexa	20.625	21.429	3,90%
G2	Santiago de Compostela	O Carballiño	19.577	17.101	-12,65%
G1	A Coruña	Cerceda	17.241	14.616	-15,23%
G1	Arcade	Vigo	17.082	18.143	6,21%
G2	Ourense-San Francisco	Santiago de Compostela	13.924	13.031	-6,41%
G1	Santiago de Compostela	Padrón	12.878	11.417	-11,34%
G3	Ribadavia	Ourense	12.382	16.145	30,39%
G1	A Coruña	Padrón	11.994	14.517	21,04%
G1	A Coruña	Meirama	11.803	11.482	-2,72%
G4	Monforte	A Coruña	9.626	10.279	6,78%

[T195] Táboa 5.3.10. Relacións de Media distancia con máis de 10.000 viaxeiros. Anos 2004 e 2006.
Fonte: PITGAL, 2009.

A liña G1, que descorre polo eixo atlántico, é competitiva con respecto aos outros medios de transporte; o desdoblamento total da vía permitirá o aumento da súa capacidade e achegar os centros das cidades entre si. O reto, será prolongar os devanditos puntos co resto do sistema de nodos de atracción, tanto na urbe como na periferia, polo que a coordinación entre os distintos modos de transporte resultará vital na competencia co vehículo privado. Ó contrario, unha reiteración na competencia entre servizos públicos bus-tren, incidirá no aumento de deseconomías de escala e no estancamento das posibilidades reais de crear nodos e subnodos suficientemente servidos e captadores dos desprazamentos.

Percorrido			Ferrocarril			Autobús	
Orixe	Destino	Tempo	Prezo €	Servizos	Tempo	Prezo €	Servizos
A CORUÑA	SANTIAGO	47 m	5.05	18	1 h	6.15	26
A CORUÑA	PONTEVEDRA	1 h 50 m	11.10	15	1 h 50 m	10.95	10
A CORUÑA	VIGO	2 h 20 m	12.50	15	2 h 20 m	13.00	10
SANTIAGO	PONTEVEDRA	1 h	5.05	17	50 m	5.00	25
SANTIAGO	VIGO	1 h 29 m	7.70	17	1 h 20 m	7.25	20
PONTEVEDRA	VIGO	28 m	2.60	20	30 m	2.30	27

[T196] Táboa 5.3.11. Comparación entre O Ferrocarril e o Autobús no Eixo Atlántico.
Fonte: PITGAL, 2009.

En resumo, os servizos ferroviarios son utilizados diariamente por uns 8.000 viaxeiros, dos que a cuarta parte son usuarios do tramo Santiago Coruña, e outros mil do tramo Pontevedra-Vigo. Inda así, estas cifras permanecen por baixo dos servizos de *Cercanías* no resto de España máis demandados, en parte pola competencia directa que supón o autobús⁴⁷⁹ e a falta de intermodalidade nas estacións ferroviarias.

O nivel programático e de accións é menor co de outros documentos sectoriais. Malia o anterior, resulta dunha enorme ambición, xa que se dá impulso á creación do Ente de Xestión dos Ferrocarrís, o que supón un troco de dirección do órgano autonómico. Son tres programas con once Actuacións.

1. Creación do **Ente de Xestión dos Ferrocarrís Galegos**, dotando de soporte legal dentro da Lei de Transportes de Viaxeiros, dotándoo cun orzamento no treito 2008-2020 de 20.000.000 de euros para a súa posta en marcha e provocar a transferencia de competencias no marco dunha colaboración cos axentes implicados (12.000.000 de euros).
2. Reorganización e mellora dos servizos interiores de viaxeiros na rede actual (ADIF e FEVE) adaptadas á infraestrutura, previo estudo sobre as necesidades existentes en canto percorridos; longa, media ou proximidade e mercadorías e a posta en marcha da Alta Velocidade. Creación do servizo de proximidade; *Cercanías*, renovación de convenios con Renfe-Operadora e adopción dunha imaxe de marca. É importante subliñar as subvencións que por parte do Estado reciben os servizos de *Cercanías*, maiores que no caso de liñas de media distancia.
3. Creación do **Plan de Transporte Ferroviario de Mercadorías**, definindo a rede específica e promocionando o seu uso entre os axentes loxísticos coa divulgación requirida para o que se estima un orzamento de 1.200.000 euros.

5.3.4. OUTRAS MEDIDAS TRANSVERSAIS.

Por riba das iniciativas sectoriais nos diversos modos, recóllense unha serie de iniciativas paralelas ao que son os distintos medios coa intención de facer un seguimento continuo e prestixiar o transporte público. Proba do anterior é a creación do Observatorio Galego da Mobilidade⁴⁸⁰ que contará cunha asignación orzamentaria de 4.550.000 € durante os anos 2008-2020.

Trátase de romper a barreira de acceso ao usuario non experimentado, incentivando o uso do transporte público, prestixiando unha mobilidade que poda competir co vehículo privado e que

⁴⁷⁹ En Galicia só o 1% das viaxes totais en transporte colectivo e captada polo ferrocarril. Das 25.000 viaxes xeradas entre as comarcas de Vigo e Coruña, só o 4% se fan en ferrocarril. De igual modo, entre Coruña e Santiago, das 20.000 viaxes diarias, o ferrocarril atrapa o 10% das mesmas.

⁴⁸⁰ A interrupción administrativa do expediente freou esta iniciativa.

cumpra os parámetros da sostibilidade. Dito en outras palabras; ofrecer información ao usuario así como favorece-lo se acceso ao sistema, formación aos técnicos e axentes implicados e por último fortalecer o control, seguimento e xestión dos programas dentro dunha Dirección Xeral de Transportes dotada de medios suficientes para logra-la efectiva finalización dos obxectivos. En resumen, o papel do transporte debe situarse nos niveis que lle permitan actuar como dinamizador da actividade económica xeral e dos procesos de transferencia investigadora, tecnolóxica e de innovación mercantil.

As iniciativas transversais foron recollidas en sete programas que dan cabida a 26 actuacións de temática moi variada:

1. Integración dunha estratexia de Mobilidade Sostible nos Instrumentos de Planificación Relacionados co Sector do Transporte, publicando unha guía de directrices de transporte sostible para concellos, e centros con forte mobilidade, con facilidades económicas⁴⁸¹ para estudos específicos en actuacións singulares.
2. Mellora da Imaxe e promoción do uso do transporte público e mobilidade en medios saudables, adoptando unha imaxe de marca que sexa o espello da calidade e sostibilidade requiridos. Aproveitar máis eficazmente o vehículo privado introducindo a viaxe compartida (*car-pooling*) e co vehículo multiusuario (*car-sharing*).
3. **Plan Estratéxico de Sistemas Intelixentes de Transporte (ITS)**. Para a posta en marcha do mesmo se elaboraría un estudo de necesidades tanto no transporte interurbano, coma metropolitano e rural.
4. Accesibilidade e supresión de barreiras no transporte, tanto no parque móbil coma nas estacións, apeadeiros e paradas. Aumento do número de taxis adaptados para persoas con mobilidade reducida; *eurotaxi*.
5. Mellora nas condicións de acceso e desenvolvemento da profesión, para dotar de prestixio ao sistema, incluíndo controles sobre as condicións de traballo e a formación continua.
6. Creación do **Observatorio Galego da Mobilidade** mediante asistencia técnica.
7. Reforzo da capacidade e medios do órgano competente⁴⁸² con maior número de persoas adicadas á mobilidade, tanto axentes externos como de formación interna dos técnicos.

⁴⁸¹ 3.600.000 euros no período 2011-2015.

⁴⁸² Dirección Xeral de Transportes.

5.3.5. TRANSPORTE METROPOLITANO.

Unha das claves que mellor define a obsolescencia administrativa entre o ámbito municipal e o nivel de servizos urbanos se atopa nas dificultades para organizar un sistema de transporte público urbano que abrangue á totalidade da poboación. As trabas locais para a creación de áreas metropolitanas xestoras dos servizos a nivel supramunicipal tutelada pola Xunta de Galicia, levou a este organismo a crear zonas de transporte interurbano con características metropolitanas e desenvolver novas rutas de transporte co obxectivo de *“garantir un maior grado de accesibilidade ás zonas periféricas das cidades e aos colectivos desfavorecidos”* (PITGAL, 2009), nunha clara alusión á poboación cautiva. Será necesaria pois, unha ordenación integral do transporte urbano e metropolitano, fortalecendo a cooperación institucional entre as distintas administracións.

Os fenómenos expansivos, vistos no capítulo IV, tendentes a conformar áreas urbanas supoñen un significativo aumento da mobilidade (Díaz, 2000), no que os técnicos da administración atopan notables dificultades para dar acomodo á crecente demanda que precisa de

- Novos recursos económicos adicados ao transporte.
- Acomodo físico das infraestruturas necesarias para dar cabida a este crecemento.

A non adecuación en tempo e forma do incremento de mobilidade xera:

- Incrementos temporais nos desprazamentos, incidindo na produtividade.
- Conxestión.
- Degradación ambiental.

En xeral, as características da mobilidade metropolitana en Galicia son:

- *Mobilidade xeral inferior á media nacional, 30% inferior aproximadamente: mentres que nas áreas metropolitanas españolas de tamaño medio a produción de viaxes por persoa atópase arredor das 3 viaxes por persoa e día, nas áreas de transporte metropolitano galegas este índice sitúase arredor das 2 viaxes por persoa e día.*
- *Mellorable participación do transporte colectivo no total das viaxes, especialmente nas áreas de menor tamaño.*
- *Alta participación da mobilidade obrigada sobre o conxunto da mobilidade, arredor de 10 puntos porcentuais con respecto ás áreas similares, entendendo por mobilidade obrigada todos aqueles desprazamentos que, sexa cal sexan a súa orixe, teñen como destino o traballo ou o estudo, así como aqueles desprazamentos que teñen como orixe o traballo ou o estudo e como destino o domicilio.*

PITGAL, DS-3. Transporte metropolitano. Páx. 8. Marzo 2009.

	ESPAÑA				GALICIA						
	Menos de 10.000	10.000 – 50.000	50.000 – 500.000	Máis de 500.000	Vigo	A Coruña	Ferrol	Santiago	Ourense	Pontevedra	Lugo
Nº Viaxes por persoa e día	2,8	2,9	3,0	2,8	1,85	1,94	1,87	2,03	1,91	2,01	1,93
Tempo medio por viaxe	22,9	22,0	24,4	29,0	22,1	22,0	22,0	17,0	20,3	27,2	21,8
Tempo consumido	64,0	63,9	73,2	81,1	40,8	42,7	41,2	34,6	38,7	54,7	42,0
Porcentaxe mobilidade obrigada	55,1	54,7	52,2	51,1	64	60	56	66	63	62	62
Porcentaxe transporte colectivo	5,6	7,1	12,9	26,6	19,3	18,6	9,6	18,4	9,6	8,9	8,8
MOVILIA 2000						PITGAL 2006					

[T197] Táboa 5.3.3. Parámetros de Mobilidade Metropolitana.
 Fonte: PITGAL (Documento Marzo 2009). Movilia-2000.

Da táboa 5.3.3 obtemos dúas conclusións evidentes; a maior tamaño da area metropolitana, maior é o tempo consumido no desprazamento, Resulta especialmente salientable o fenómeno pontevedrés que escapa ao nos estudo, pero que deberá ser abordado. Como segunda conclusión podemos indicar que a participación do transporte colectivo resulta maior canto máis grande e a área metropolitana, sempre en números relativos. Na comarca da Coruña o número de saídas é de 434, sendo de 435 o número de expedicións que entran⁴⁸³. O total de viaxeiros ascende a 17.800 persoas, dos que o 70% se corresponden cós da primeira coroa metropolitana. Os sábados detéctase unha redución do 20% respecto a un día laborable, e os domingos esta redución aproxímase ao 50%.

Para o noso traballo, resulta interesante facer fincapé no reparto modal nas áreas urbanas galegas, valores que podemos ver na seguinte táboa extraída do PITGAL:

Volume de Viaxes e Reparto Modal nas Areas Urbanas							
Modo	Vigo	A Coruña	Ferrol	Santiago	Ourense	Pontevedra	Lugo
Todos	821.043	788.299	332.783	363.998	313.099	288.367	252.897
pé/bicicleta	183.931	201.071	74.826	58.122	101.585	66.064	76.674
% pé/bicicleta	22%	26%	22%	16%	32%	23%	30%
público	155.058	143.524	31.853	68.527	31.539	29.279	28.694
privado	477.844	443.058	225.164	236.027	179.314	190.982	146.911
(%púb./%priv.)	24 / 76	24 / 76	12 / 88	23 / 77	15 / 85	13 / 87	16 / 84

[T198] Táboa 5.3.4. Reparto Modal de Transporte Público.
 Fonte: PITGAL (Documento Marzo 2009).

Respecto á comarca da Coruña, inclúese o concello de Betanzos tanto na delimitación do PITGAL coma na Area de Transporte Metropolitano. Para o noso estudo e despois dos análises

⁴⁸³ Datos extraídos do Estudo de Viabilidade dunha Rede de Metro Lixeiro na Coruña presentado en Febreiro de 2009 ante a Dirección Xeral de Transportes.

efectuados no capítulo, II tamén incorporamos este concello, bisagra tanto no que corresponde á rexión urbana como á súa propia área de influencia como cabeceira dun amplo territorio rural.

No estudo do PITGAL podemos extraer certos datos que reforzan a conectividade existente entre a área urbana e a cidade da Coruña, os máis salientables recollémolos no seguinte cadro:

Datos de Mobilidade na área urbana da Coruña												
Zonas	Concellos	Emprego na Cidade Central	Despraz Interno	Reparto Púb/priv	Despraz Coruña-Área Urbana	Reparto Púb/priv	Despraz Oriente-Centro	Reparto Púb/priv	Despraz Centro-Occidente	Reparto Púb/priv	Despraz Coruña-Exterior	Reparto Púb/priv
Cidade Matriz	Coruña	76%	504.661	38/62							75.772	14/86
Area Oriental	Oleiros	44%	56.926	21/79	49.429	12/88	10.147	0/100				
	Sada	25%										
	Bergondo	27%										
Area central	Culleredo	44%	78.662	17/83	48.690	17/83	10.147	0/100	3.002	0/100		
	Cambre	40%										
	Carral	27%										
	Abegondo	24%										
Area Occidental	Arteixo	37%	24.340	16/84	35.506	15/85						
	Betanzos	15%										

[T199] Táboa 5.3.5. Datos de Mobilidade na área urbana da Coruña.
Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (Documento Marzo 2009).

Os resultados son contundentes; das 788.000 viaxes diarias, a cidade central exerce un papel hexemónico nas transaccións entre zonas. No lado contrario, a vinculación existente entre os concellos da contorna, excluindo o da Coruña, e feble, e a práctica totalidade dos movementos se realiza por vehículo privado. O dato do emprego non fa máis que confirmar esta dependencia da cidade central.

Respecto de toda a área urbana, o 26% das viaxes se realiza en modos non motorizados (pé ou bicicleta), mentres que a repartición público-privado é do 24%-76%. Existen 11 concesións que dan servizo a 68 liñas, das que 47 son explotadas por unha mesma empresa. A maiores, coexisten con 169 liñas de media e longa distancia que poden efectuar paradas (superior a dez) no ámbito da área urbana. O índice da oferta rexistra 1.044 expedicións por cada 1.000 habitantes, o que da como resultado unha participación moderada respecto a outras áreas.

En canto ás propostas concretas do documento sectorial, son cinco os programas nos que se divide o esforzo orzamentario para acadar os obxectivos propostos. Se desenvolven 21 actuacións específicas para completar a mellora do transporte nas áreas urbanas:

1. Creación da **Entidade de Transporte Metropolitano** dotándoa de soporte legal dentro da Lei de Transportes de Galicia e inclusión das directrices dentro dos **Plans de Transporte Metropolitano**.
2. Implantación dun sistema tarifario integrado baixo o consenso de tódolos axentes implicados e con criterios que permita a avaliación e control da solución adoptada.
Implantación do *transporte á demanda*, crear o marco legal de aplicación par ao *taxi compartido* a través da Le ide Transportes de Galicia.

3. Plan de Transporte Metropolitano redactado pola Entidade de Transporte Metropolitano. Paralelo á redacción do PITGAL, elaborouse un Plan de Transporte Metropolitano para a area urbana do que falaremos máis adiante.
4. Construción e Explotación de Estacións intermodais de Transporte nas Cidades que inclúe a formalización de convenios para a redacción de **Plans de Mellora Urbana** na contorna das estacións intermodais.
5. Construción e Explotación de Plataformas Prioritarias ou Reservadas para o Transporte Público, no que se reservan partidas orzamentarias para estudos de viabilidade, convenios co Ministerio de Fomento, redacción de proxectos construtivos e revisión das figuras urbanísticas para adapta-lo planeamento á nova infraestrutura.

5.3.6. O PLAN DE TRANSPORTES DA AREA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DA CORUÑA.

Con anterioridade á posta en marcha do Plan de Transporte Metropolitano, se procedeu á subvención do billete en certas liñas da primeira coroa metropolitana dos concellos de Ferrol, Santiago e A Coruña⁴⁸⁴, coa creación da **Tarxeta Metropolitana de Galicia** (TMG) da que xa tratamos máis arriba, o que tivo un impacto positivo, non só polo aumento no número de viaxeiros, senón tamén pola experiencia de cooperación establecida entre administracións e operadores.

Asemade, o Convenio asinado o 2 de marzo de 2005 entre a Xunta e os concellos implicados permitiu a creación de novas liñas no interior dos termos municipais que permitiron unha maior cobertura da existente. Tal e como se desenvolveron os convenios, segundo as directrices da Xunta de Galicia, o modelo elixido a mediados da primeira década do século XXI, optouse por elaborar plans de transportes en cada unha das sete áreas delimitadas (PITGAL, 2009). Ferrol, A Coruña e Santiago foron os máis precoces.

A delimitación da área coruñesa por concellos baseouse nos seguintes criterios que abranguen a totalidade da delimitación comarcal xunto con Betanzos:

- Situados no radio de 25 quilómetros ao redor da cabeceira principal.
- Funcionamento existente dunha tarxeta metropolitana.
- Existencia de fluxos metropolitanos:
 - Máis de 2.000 viaxes coa cabeceira en día laborable.
 - Viaxes intermunicipais coa cabeceira metropolitana superior ao 40%.
 - O cociente de xeración de viaxes coa cabeceira entre a poboación residente no concello supera o valor de 0,4 viaxes/hab.

⁴⁸⁴ O pago coa Tarxeta Metropolitana foi do 72% para Ferrol, 68% para Coruña, e 66% no caso de Santiago, con 3.009.178, 4.253.061 e 1.673.987 viaxes para cada ámbito respectivamente.

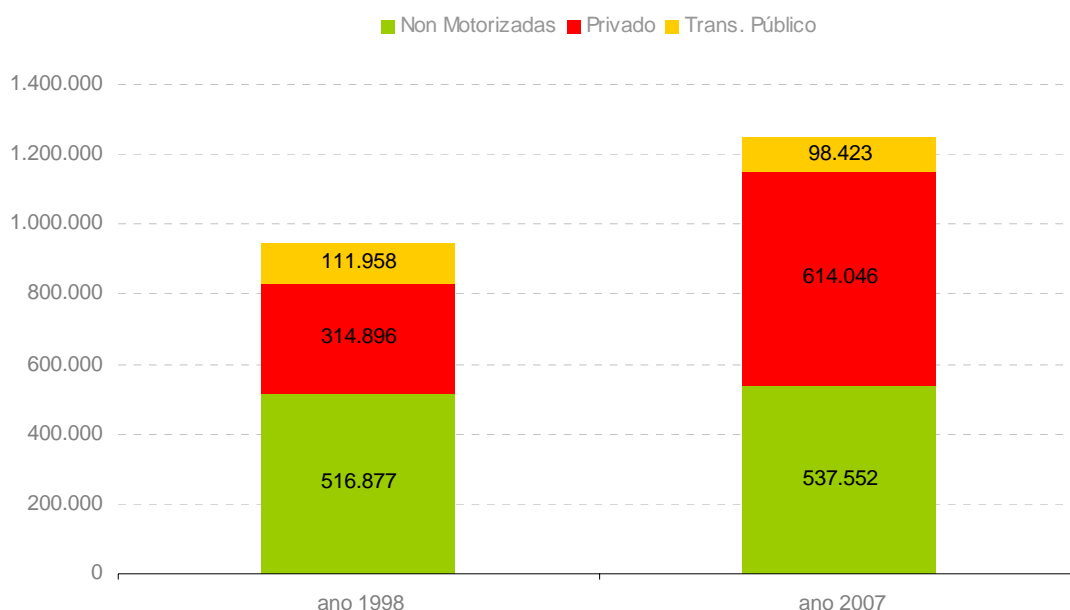
A diagnose complétase co estudo da evolución poboacional entre os anos 1998 e 2007, cun crecemento total de 35.202 novos habitantes, asentados principalmente na primeira coroa metropolitana (Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros). Este crecemento poboacional incidiu no aumento da mobilidade, derivada principalmente cara o automóbil e producindo unha perda de peso no reparto modal dos medios colectivos.

Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña		ano 1998	ano 2007	% Variación
Poboación	Totais	362.742	397.944	9,7
	Totais	943.730	1.250.121	32,5
Viaxes Diarias	Non Motorizadas	516.877	537.552	4
	Privado	314.896	614.046	95
	Trans. Público	111.958	98.423	-12
Viaxes Diarias por Persoa	Totais	2,6	3,1	20,7
	Non Motorizadas	1,4	1,4	-5,2
	Privado	0,9	1,5	77,8
	Trans. Público	0,3	0,2	-19,8

[T200] Táboa 5.3.12. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009.

O datos, extraídos da enquisa do PITGAL, amosan o aumento da mobilidade nestes dez anos. Mentres que a poboación creceu un 10%, a mobilidade total superou o 30%, cun espectacular aumento dos viaxes en vehículo particular, dobrando a cifra de 1998. O transporte público non so baixa en valores porcentuais, senón que perde máis de 13.500 viaxes en cifras globais. O total de viaxes por persoa pasou de 2,6 a 3,1 o que significa que non so hai cada vez máis persoas que viaxan , senón tamén que se viaxa máis. O aumento das distancias xunto cos novos crecementos descoordinados das políticas de transporte público, fan que o tipo de mobilidade elixido sexa exclusivamente o vehículo privado.

Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña



[T219] Gráfico 5.3.1. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009. Elaboración Propia.

Existe unha notoria falta de competitividade do transporte público fronte ó automóbil, malia a existencia do gran número de liñas que discorren pola área urbana. Porén, a frecuencia das mesmas resulta escasa, agravándose a situación cando o autobús atopa no seu percorrido tramos conxestionados.

Tipo Corredor	Nº. Liñas	Nº. Expedicións	Media Expedicións Por liña
Curto	147	705	4,8
Longo	125	328	2,6
Total	272	1.033	3,8

[T201] Táboa 5.3.13. Número de Liñas e Expedicións.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009.

O diagnóstico do Plan establece a necesidade de aumentar a cobertura dotando de accesibilidade aos núcleos de poboación que aínda non se atopan servidos. Por tanto, o aumento das liñas parece xustificado neste punto. Compre salientar que este esforzo por dotar de cobertura a toda a área pode non da-los resultados esperados, xa que un dos indicadores máis estables nestes procesos de integración resulta a densidade de poboación, sendo especialmente baixa nestes núcleos.

Á falta de cobertura íntegra temos que sumar a nula coordinación entre redes e operadores, a deficiente información subministrada ao usuario que forma unha barreira de entrada ao sistema e a dispersión tarifaria que prima a distancia en quilómetros.

Concellos	Núcleos de Poboación	Núcleos Cubertos	Núcleos sen Cubrir
ABEGONDO	132	40	92
ARTEIXO	121	64	57
BERGONDO	76	24	52
BETANZOS	39	6	33
CAMBRE	116	39	77
CARRAL	108	37	71
CORUÑA (A)	46	44	2
CULLEREDO	59	20	39
OLEIROS	79	53	26
SADA	67	48	19
TOTAL	843	375	468

[T202] Táboa 5.3.14. Cobertura dos núcleos de poboación
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009.

O plan coruñés establece catro programas para a mellora das conexións e frecuencias na área urbana, dotar ás administracións implicadas de ferramentas específicas para unha xestión eficiente do sistema e converte-lo transporte colectivo nunha alternativa viable ao automóbil.

1. Mellora da conectividade entre as redes de transporte público. Novos recorridos e puntos de parada tanto urbanos coma interurbanos. Con tres actuacións concretas:
 - a. Creación e modernización das terminais intercambiadoras. Ademais da estación de autobuses, se fixa a de Porta Real co obxectivo de buscar a máxima cobertura de poboación.

- b. Fixación de itinerarios e puntos de parada preestablecidos.
 - c. Deseño de percorridos en función dos itinerarios máis demandados.
2. Aumento da oferta de transporte colectivo, de tal xeito que poida competir co automóbil como alternativa viable. Existen dúas modalidades na execución do programa; a primeira, para aqueles servizos de interese municipal (SIM) financiada polos concellos interesados mediante convenios públicos cos operadores interesados. A segunda, se denomina de Servizos de Interese Metropolitano (SIME) e será financiado mediante fórmulas de cooperación interadministrativa. As actuacións propostas son:
- a. Nova liña Coruña – Abegondo (directo). SIME
 - b. Nova liña Betanzos – Abegondo. SIME
 - c. Nova liña San Marcos – Vilacoba. SIM
 - d. Nova liña San Marcos – Limiñón. SIM
 - e. Nova liña San Marcos – Seixurra. SIM
 - f. Nova liña Betanzos – san Cidre. SIM
 - g. Ampliación da liña Sada – Armuño. SIME
 - h. Modificación da liña Betanzos – Sada. SIME
 - i. Nova liña Coruña – A Mota polos polígonos industriais. SIME
 - j. Nova liña Coruña – Cambre (directo). SIME
 - k. Nova liña Coruña – Carral por Almeiras. SIME
 - l. Mantemento da liña Cambre – Andeiro. SIM
 - m. Mantemento da liña Cambre – Polígono Industrial Espírito Santo. SIM
 - n. Mantemento da Cambre – Meixigo. SIM
 - o. Nova liña Carral – Gosende – Carral. SIME
 - p. Nova liña Carral Circular-1. SIM
 - q. Nova liña Carral Circular-2. SIM
 - r. Nova liña A Coruña – O Carballo – Oleiros. SIME
 - s. Nova liña A Coruña – Montrove – Oleiros. SIME
 - t. Nova liña Sada Circular-1. SIM
3. Mellora na información e nas infraestruturas asociadas ao transporte colectivo, facilitando o acceso do usuario ao sistema e facéndoo atractivo fronte ao automóbil⁴⁸⁵. A primeira acción foi a execución dun plan de renovación de toda a rede de marquesiñas e puntos de parada con información accesible.

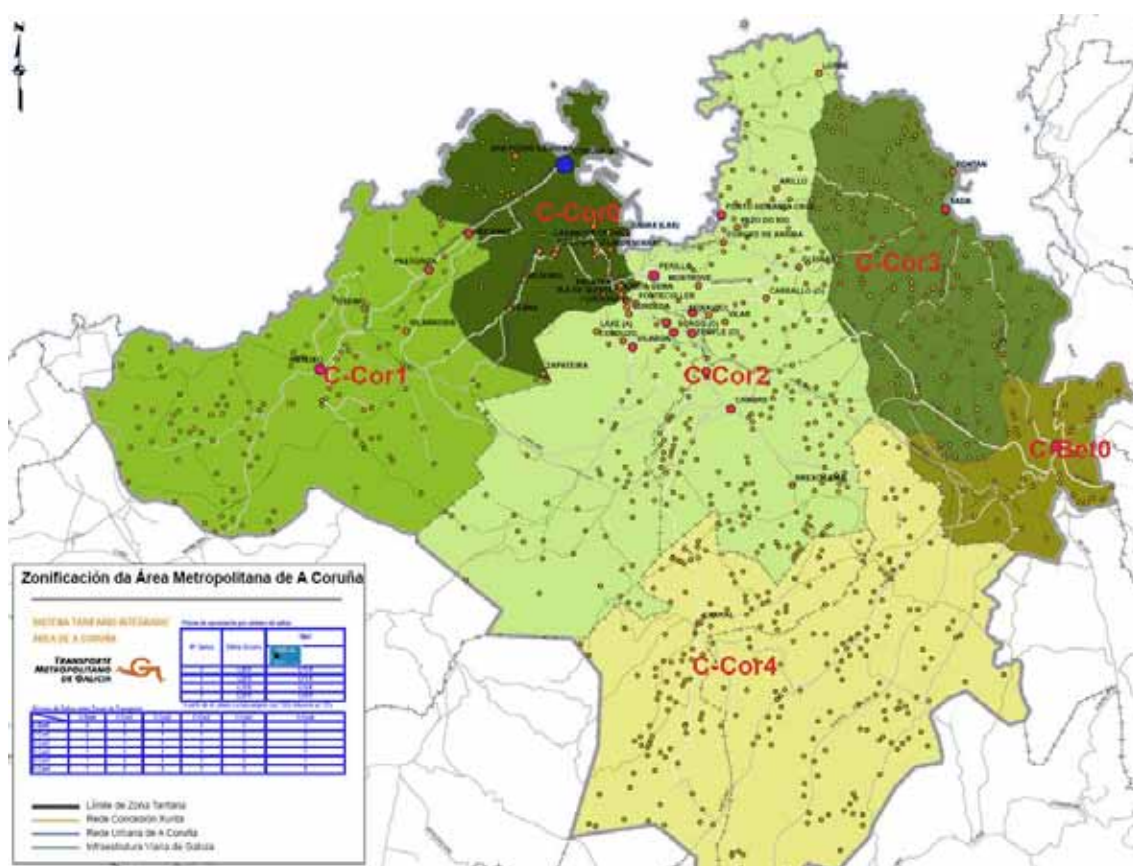
Asemade, se incentiva a creación de estudos para Plataformas Reservadas a medio e longo prazo naquelas zonas onde o tráfico privado afecte de xeito negativo á velocidade comercial das expedicións.

⁴⁸⁵ Paquete de axudas para renovar o material móbil e afondar nunha imaxe integrada do transporte público.

Concello	Poste e sinalización		Marquesiña e sinalización			Total
	Paradas de importancia Baixa	Paradas Importancia Media-Baixa	Paradas importancia Media	Paradas de importancia Alta	Paradas de importancia Moi Alta	
Abegondo	6	4		5		15
Arteixo	5	2	16	4		27
Bergondo	5			1	1	7
Betanzos	7	1	3	2		13
Cambre	9	5	8	4	4	30
Carral	7	1	8	2	5	23
Coruña (A)	12	5	11	4	8	40
Culleredo	9	5	14	5	13	46
Oleiros	4		3	10	7	24
Sada	2	2		11		15
TOTAL ATM CORUÑA	66	25	63	48	38	240

[T203] Táboa 5.3.15. Plan de Marquesiñas e postes de sinalización para o PTM da Coruña.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009.

4. Implantación dun Sistema Tarifario Integrado. Elemento clave para lograr unha modernización do transporte público por medio de creación de zonas con custos prorrateados en función dos saltos efectuados polo usuario, coincidente cos límites municipais e despenalizando o transbordo.



[535] Imaxe 5.3.6. Mapa Tarifario ATM A Coruña.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2008.

A opción para as áreas delimitadas decántase cara un sistema zonal, en detrimento do sistema de aneis ao redor dun punto central. O primeiro ten sentido cando existen varios centros de atracción de viaxes, máis sobre todo pola facilidade de lectura cara o usuario. O segundo, ten unha ampla traxectoria nas grandes cidades europeas, e mesmo en Madrid e Barcelona é o empregado.

A existencia dun salto entre o corredor arteixán e o que une o resto de concellos da primeira coroa resulta explicable só en parte pola presenza mesma das dúas arterias de penetración e as cadeas montañosas de separación lonxitudinal. Porén, unha lectura sobre as dinámicas metropolitanas, as funcións complementarias de cada un destes concellos e a posición de primeira coroa estarían a dar pistas das crecentes relacións transversais estruturadas pola autovía A-6 e a presenza non explotada da liña férrea, que serán acrecentadas pola localización do futuro porto e da área industrial de Morás.

A integración tarifaria⁴⁸⁶ que prevé un número de saltos específicos pode ser manipulada en contra dos intereses perseguidos. A inclusión de núcleos moi afastados das correntes circulatorias primarias pero inmersos dentro da mesma zona por pertenza municipal non ten doado encaixe con núcleos que amosan unha forte vinculación pero pertencen a concellos distintos incorporados a zonas tamén distintas. O caso Mera-Oleiros pertence á primeira premisa, mentres que Sada-Oleiros sería da segunda. Esta ameaza debe ser tida en conta e controlada para mellorar a eficiencia do sistema.

A tendencia cara unha tarificación de abonos mensuais non foi tida en conta, máis pode actuar, non só como acción de fidelización dos usuarios, senón coma medida de incentivadora do transporte. Vital resulta a integración do transporte público urbano dentro do sistema para dar continuidade ao transporte.

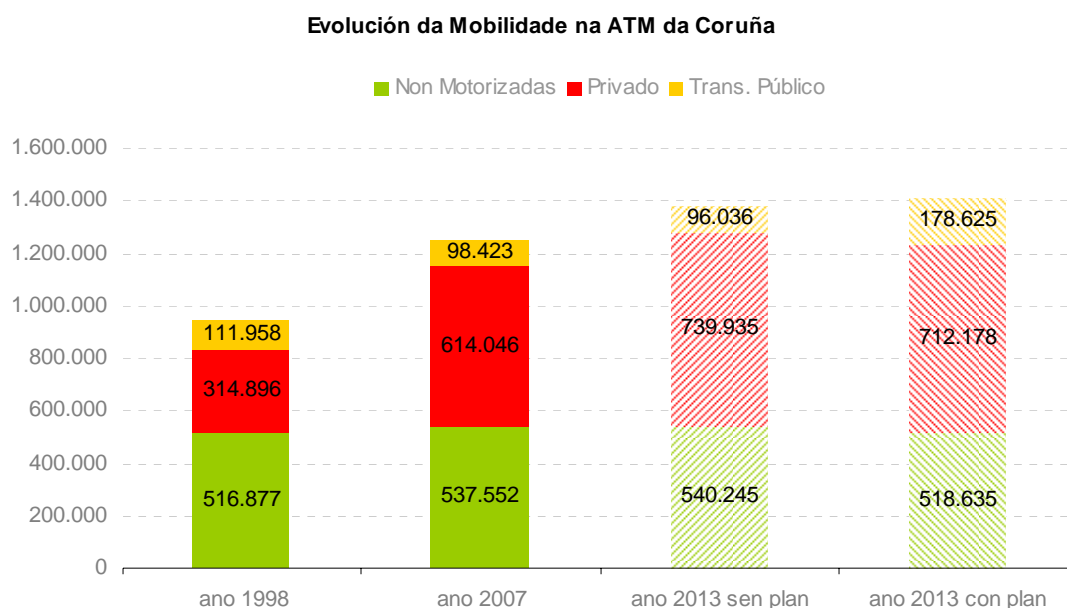
Por último, compre non esquecer como actúa o movemento pendular de vehículos dentro da área urbana. En efecto, son os corredores de penetración os máis saturados, tanto en sentido entrada coma de saída. O transporte público ten que ofertar unha alternativa a estes traxectos, dirixidos cara as zonas industriais periféricas e anexas á cidade central, máis tamén ao propio CBD da cidade herculina. En atención a isto, cabe preguntarnos se as medidas para ampliar a cobertura deben ser prioritarias, habida conta da grande dispersión existente e os medios a empregar. Botase en falta unha atención pormenorizada dos centros xeradores de mobilidade, sexan áreas industriais, comerciais ou ben zonas fortemente densificadas, que están claramente identificadas na cartografía usual manexada polos xestores públicos.

⁴⁸⁶ O Prezo do billete sinxelo se establece en 1,25 dentro dun salto, 1,75 para dous saltos e 2,25 para tres saltos. Co uso da Tarxeta Metropolitana o desconto deixa o prezo en 0,71, 1,10 e 1,55 para cada salto ata corenta viaxes. Para máis de corenta viaxes o prezo final queda en 0,60, 0,94, e 1,32 euros por salto.

		Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña					
		ano 1998	ano 2007	ano 2013 sen plan	ano 2013 con plan	Diferenza	% Variación
Pobación	Totais	362.742	397.944	403.443	403.443		
	Totais	943.730	1.250.121	1.376.206	1.409.440	33.234	2,4
Viaxes Diarias	Non Motorizadas	516.877	537.552	540.245	518.635	-21.610	-4
	Privado	314.896	614.046	739.935	712.178	-27.747	-3,8
	Trans. Público	111.958	98.423	96.036	178.625	82.591	86

[T204] Táboa 5.3.16. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña. Proxección ano 2013.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009.

As proxeccións para o ano 2013 con e sen planeamento son significativas. O emprego do plan implica un aumento do 86% no uso do medio de transporte público e a redución de preto dun 4% no uso do transporte privado. Se introducimos a compoñente urbanística, no que se refire á localización de solo industrial, novos crecementos residenciais e planificación en materia de infraestruturas viarias, poderíamos apuntar a un aumento dos tráxicos transversais. Dentro do perímetro municipal, a concentración de áreas comerciais e de ocio con proxección comarcal ou rexional será o maior reto de organización. Non só porque estas áreas implican unha gran afluencia de persoas, senón porque principalmente a elección de mobilidade é fundamentalmente privada dadas as facilidades de aparcamento (López de Lucio, 2003).

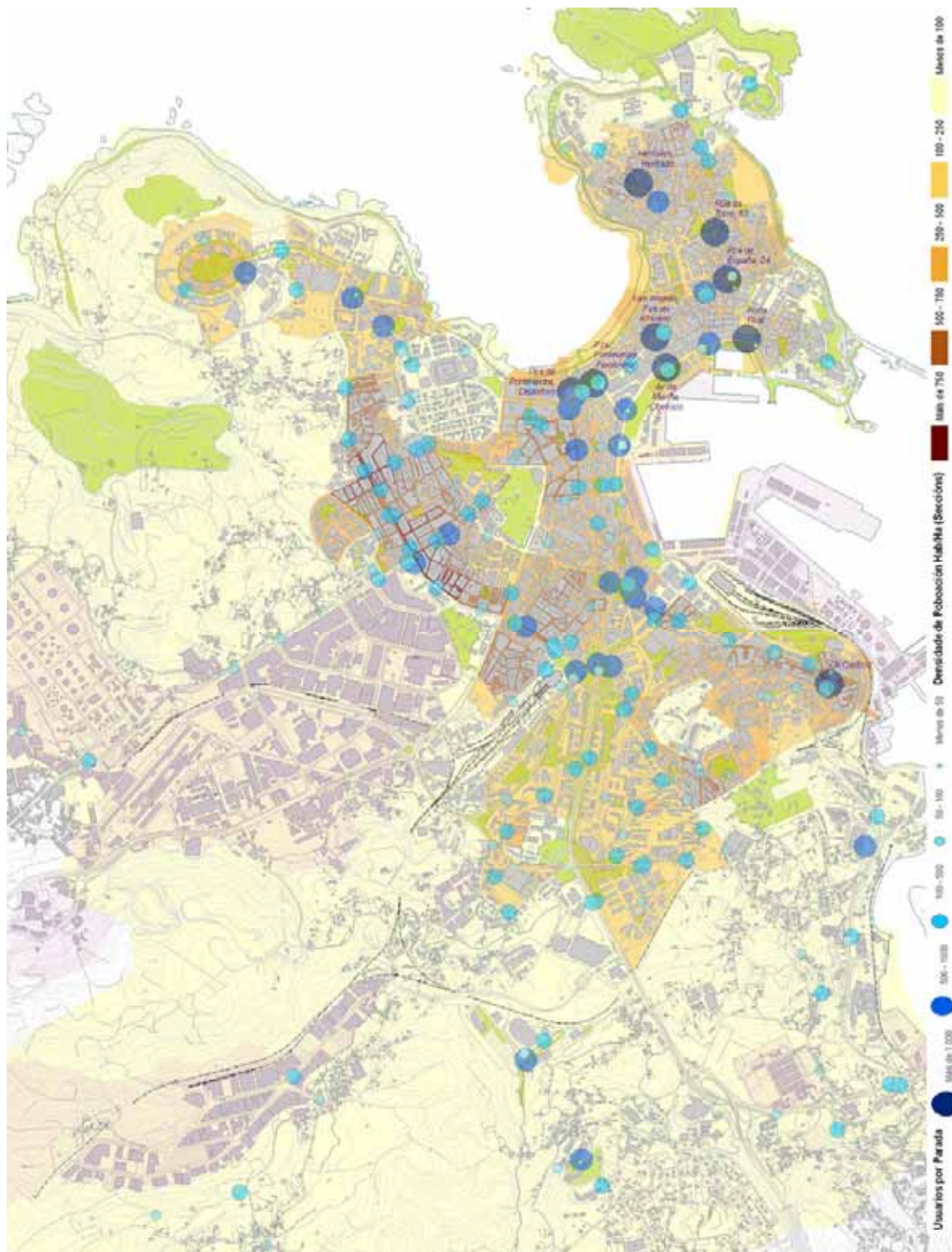


[G220] Gráfico 5.3.2. Evolución da Mobilidade na ATM da Coruña. Proxección ano 2013.
Fonte: Plan de Transporte Metropolitano, 2009.

Ao marxe dos actuais deberes que asume a planificación urbana, compre implementar nas análises de información os datos das concellaría de mobilidade, transportes e seguridade vial, non só como material anexo, senón tamén como elemento de obrigado estudo para, en coordinación entre departamentos, os novos crecementos poidan delimitar reservas de solo dedicadas ao transporte público⁴⁸⁷ como garante de accesibilidade racional e sustentable.

⁴⁸⁷ En Inglaterra a lexislación en materia urbanística obriga á coordinación co sistema de transportes dende principio dos anos oitenta (Pozueta, 2005).

5.4. O TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DENTRO DA CIDADE DA CORUÑA.



[536] Imaxe 5.4.1. Usuarios do Bus Urbano por Paradas. 2007.
Fonte: Elaboración Propia con datos da Compañía de Tranvías.

Ao final do capítulo III expuxémo-los datos que foron subministrados amablemente pola Compañía de Tranvías da Coruña, empresa con participación pública encargada de xestionar a rede de autobuses urbanos. Toca agora, analizar estes datos dentro da integridade espacial do transporte público e unha vez coñecidos os datos de mobilidade no vehículo privado.

Segundo a imaxe 5.4.1, dentro da cidade existen varios nodos de comunicación destacables. Os barrios mellor servidos son; en primeiro lugar o Centro ou Peixaría, onde se concentra o CBD, atravesado pola meirande parte das liñas. En segundo lugar o Barrio de Monte Alto que, actuando como fondo de saco acolle gran parte das liñas que circulan polo interior do casco urbano, con excepción das liñas de rolda e as exteriores. En terceiro e último lugar, atopamos unha serie de nodos espallados en forma de abanico cara o interior da terra firme; Catro Camiños, Os Castros, estacións de trens e buses, Os Mallos, cruce da Rolda de Outeiro coa Avenida de Fisterra, e finalmente, Cidade Escolar e As Roseiras.

Mención aparte merece a localización de dous focos importantes de mobilidade, A Universidade e o Complexo Hospitalario. Estes dous puntos son fonte dunha intensa utilización por parte dos usuarios do transporte público, malia non chegar aos valores extremos do CBD. Na banda contraria, resaltan os polígonos industriais; tanto A Grela-Bens coma Pocomaco, pese a estar servidos mediante transporte público, presentan índices de ocupación moi baixos; no caso de Pocomaco é do 13,66% fronte ao 75% no uso do automóbil (García Arribas, 2010).

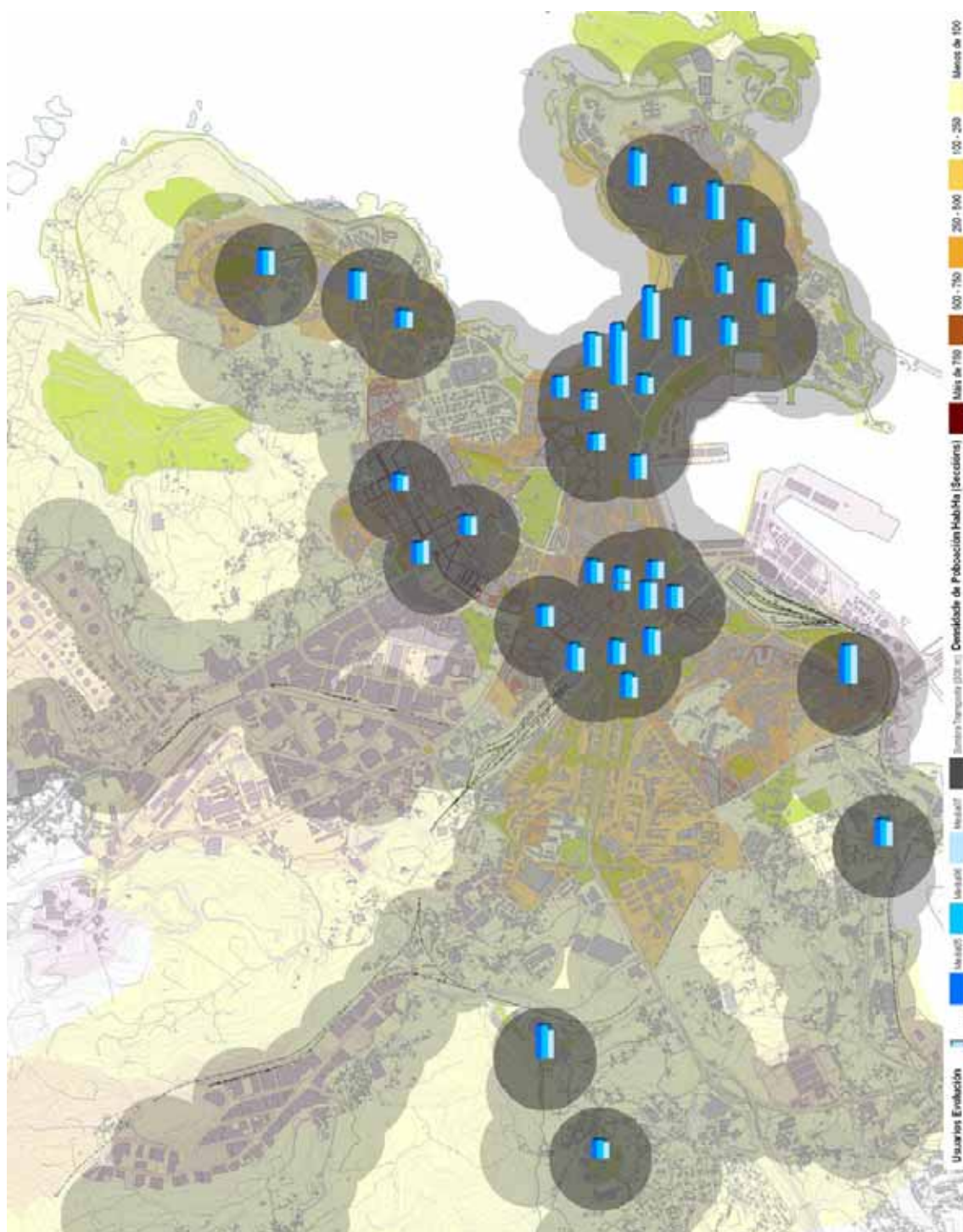
A cobertura do bus urbano alcanza os 90% do núcleo urbano e o 66% do termo municipal (PITGAL, 2009). A tendencia é o estancamento no número de usuarios, cunha leve perda para o ano 2007⁴⁸⁸. As últimas medidas para favorecer a mobilidade (carril-bus, paneis informativos, seguimento en tempo real da traxectoria on-line, etc), actúan como incentivos en aras de obter un uso máis intensivo do autobús urbano⁴⁸⁹.

Porén, unha debilidade presente hoxe en día é a existencia de *itinerarios spaguetti*, cunha clara vocación de servir de recollida de masas poboacionais cara os centros atractores de mobilidade (CBD, hospitais, centros comerciais) no que a liña da Universidade é unha excepción dado a súa compoñente direccional. Por outra banda, pese aos esforzos por conseguir que a Praza de Pontevedra actúe como intercambiador interno na cidade (Plan de Coordinación, 1992), a relación de distancia entre as paradas dificulta este emprego, diluíndose no perímetro da praza unha serie de puntos que comparten espazo co uso peonil e do que as liñas se serven para deixar e recoller viaxeiros. Asemade, existe certa opacidade cara o transbordo entre liñas, cunha información ao usuario pouco permeable que xera desconfianza no seu uso. A resistencia a unha reordenación de liñas é, en suma, un dos grandes retos aos que se enfronta a Compañía de Tranvías.

⁴⁸⁸ Posteriormente á achega de datos da Compañía de Tranvías, se procedeu a modificar en pequenos tramos, as liñas estudadas, como resposta á oposición veciñal ao troco de liñas. Estas medidas de presión por parte da cidadanía inciden directamente na toma de decisións políticas sobre calquera reestruturación do sistema, primando a parada na fronte da vivenda e o precario uso do transbordo. Como acción de goberno, en aras de conseguir unha velocidade comercial aceptable, dende o ano 2008 entran en funcionamento carrís específicos para o transporte público na zona central da cidade. O análise do funcionamento desta iniciativa queda fora desta tese pola imposibilidade de conseguir novos datos. Asemade, ponse en marcha un Plan de Mobilidade dirixido dende a Axencia de Ecoloxía Urbana de Barcelona polo experto Salvador Rueda.

⁴⁸⁹ Medidas que, dende o ano 2008 veñen acompañadas de redución de prazas de aparcadoiro en superficie, ensanchado de beirarrúas, e posta en marcha dun servizo móbil de sancións a vehículos indebidamente estacionados.

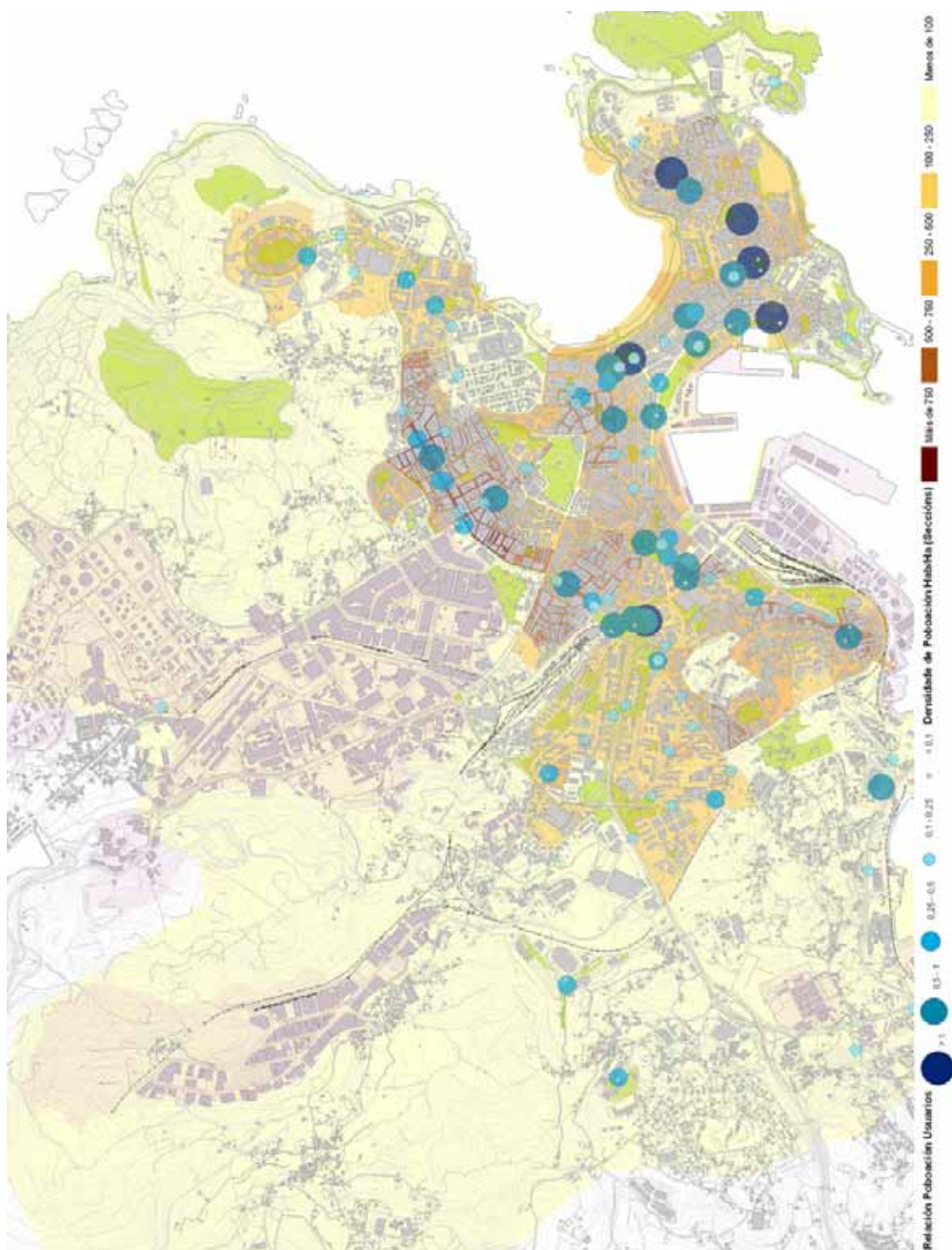
Esta reordenación será precisa no momento da construción da nova estación intercambiadora de San Cristovo (PXOM -AI-, 2009) e da implementación do tranvía no sistema de transportes da cidade (Estudo Informativo, 2009).



[537] Imaxe 5.4.2. Evolución dos Usuarios do Bus Urbano por Paradas. 2005-2007.
Fonte: Elaboración Propia con datos da Compañía de Tranvías.

Segundo a posición das paradas, os itinerarios marcados, e a distribución do número de usuarios, o transporte público coruñés está orientado a satisfacer as necesidades da poboación local. Asemade, non existe unha coordinación de horarios e percorridos coincidentes coas chegadas dos medios de transporte supramunicipais, e a coordinación tarifaria aínda se atopa en fases iniciais, dependendo en gran medida da incorporación do concello Coruñés nos plans da Dirección Xeral de Transportes. Os itinerarios definen tramos de carga–descarga

coincidentes con principio de liña, tramo central e final de liña⁴⁹⁰. Esta situación, vai en beneficio do sistema de transbordo, pero a preparación física dos espazos é inexistente.

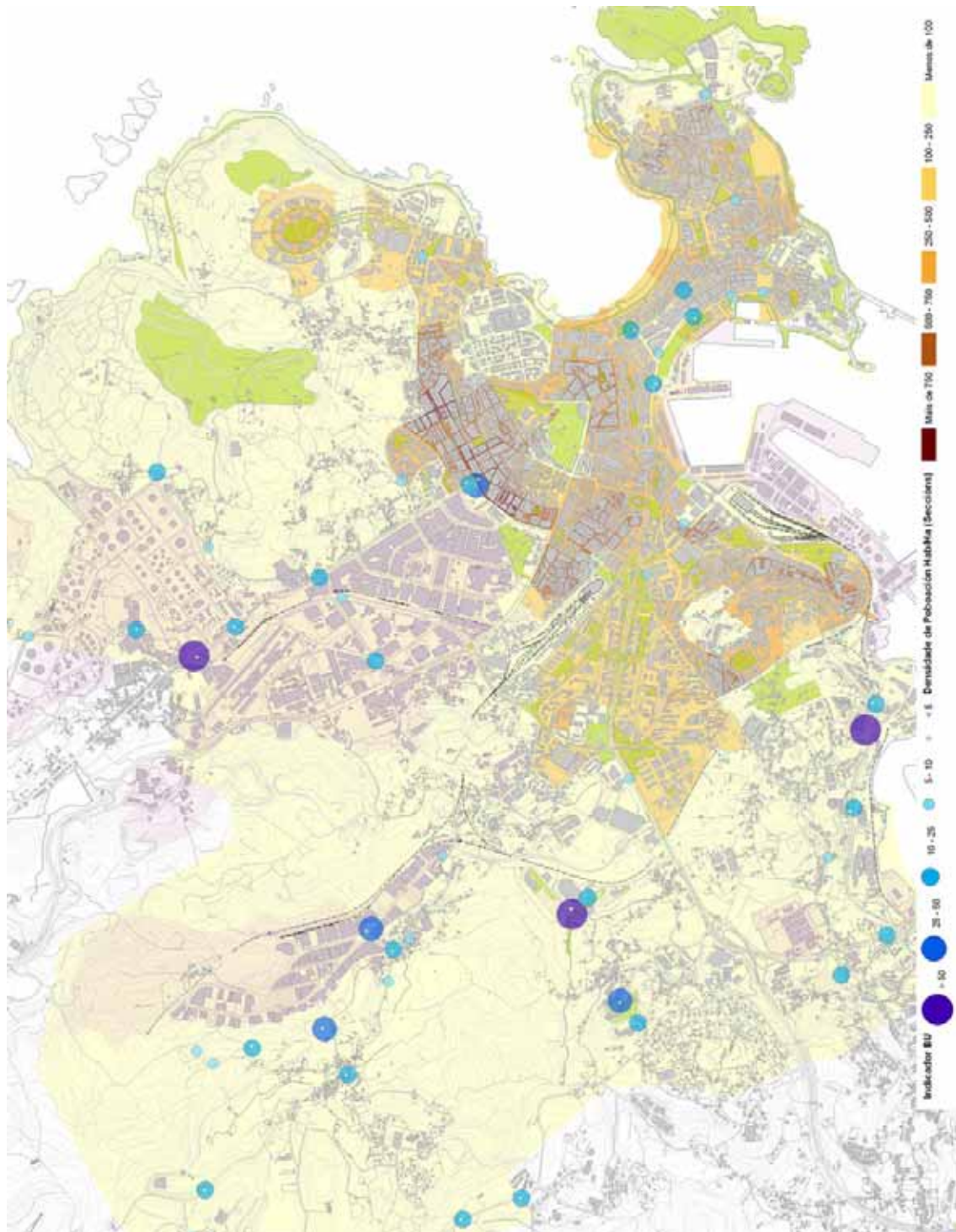


[538] Imaxe 5.4.3. Relación do Numero de Usuarios e a poboación existente. 2007.
 Fonte: Elaboración Propia con datos da Compañía de Tranvías.

Se comparamos o número de usuario coa poboación capaz servida ao redor de cada parada, imaxe (5.4.3), observamos que reflicte dun xeito máis aproximado as traxectorias máis demandadas. En efecto, destacan por riba das máis a Praza de Pontevedra e a Estación de Autobuses coma zonas xeradoras de mobilidade. Con todo, é salientable toda unha aliñación de

⁴⁹⁰ Véxase a representación de cada unha das liñas nos planos anexos (5.4-05 a 5.4-08).

paradas; Mercado de Monte Alto, A Torre, Praza de España, e Porta Real (todas elas servidas por paradas de taxis), que acaparan un gran número de viaxes dada a existencia dun gran número de liñas que fan o devandito percorrido.



[539] Imaxe 5.4.4. Relación do Número de Usuarios e a Densidade de Poboación no Distrito. 2007.
Fonte: Elaboración Propia con datos da Compañía de Tranvías.

Unha última análise é precisa para acabar de rematar como actúa a traxectoria dos desprazamentos no termo municipal. Da man da densidade poboacional, podemos ver destacados aqueles puntos que, sen ter un gran número de residentes, esixen unha oferta adecuada. Así, aparecen o Complexo Hospitalario, A Universidade e Meicende coma os tres vértices don triángulo periurbano. Analizado o caso das dúas primeiras, en Meicende destaca o

efecto límite coa poboación arteixán que utiliza o transporte público urbano, xusto no borde municipal. Observamos tamén, que o polígono industrial de Pocomaco ten unha mellor resposta que o seu homónimo da Grela-Bens.

No caso coruñés, o análise integral dos datos de mobilidade para o que respecta o punto máis conflitivo, estannos a indicar a correspondencia entre os modos privados e públicos, coa existencia dun centro con gran poder de atracción, que vai absorbendo outras partes próximas a el. Sen embargo, o estreitamento cara o barrio de Monte Alto é aproveitado polo transporte público para competir eficazmente co automóbil dado que practicamente tódolos barrios da cidade son susceptibles de seren enlazados, mesmo o puntos máis sensibles agás a universidade; estacións de trens e bus, sen esquecer os hospitais.

Un dos puntos febles do sistema e a falta de correspondencia dun notable número de paradas sen dobre dirección, que dificultan a lectura do sentido das mesmas para un usuario non experimentado. A inexistencia de eixos de transporte público netos, dadas as características físicas do territorio onde se asentán as liñas fai máis patente esta carencia. Agás nalgúns tramos das roldas de Outeiro e Nelle, a Avenida de Fisterra, rúa San Andrés, Paseo Marítimo (con buses distintos) e sobre todo os Cantóns, a rede de autobuses fai percorridos en forma de anel. Deste xeito, si ben a poboación servida aumenta, as frecuencias so poden reducirse se entran en servizo un maior número de autobuses, comprometendo a viabilidade económica da empresa.

5.4.1. A CUESTIÓN DO TRANVÍA.

A recuperación do tranvía na cidade herculina na década dos noventa, caracterízase para dotar dun impulso ao turismo na cidade, sen que o seu percorrido manifeste unha vontade de explícita de servir de modo de comunicación. Porén, dende aquela, a cuestión tranviaria se presenta coma unha actuación prioritaria en tódolos programas electorais.

O único estudo que transcendeu na primeira década do século XXI foi elaborado pola empresa INECO e presentado perante a Xunta de Galicia en febreiro de 2009, con participación do concello da Coruña⁴⁹¹. O estudo foi tachado de reducionista ao contemplar unicamente un servizo interno dentro do termo municipal. O cambio de goberno na Xunta de Galicia, en Marzo dese mesmo ano, paraliza a tramitación do mesmo debido, en parte, polo número de alegacións presentadas, durante o trámite de consultas, entre marzo e abril de 2009.

Porén, o estudo presenta unha completa análise do transporte público na cidade herculina, no que tamén ten cabida certas reflexións sobre o transporte interurbano. Trala comparativa entre diversos medios entre os que cabe citar; o metro lixeiro, o tren-tranvía e autobús-guiado,

⁴⁹¹ As aportacións orzamentarias de financiamento público se repartiría nun 50% pola Xunta de Galicia, un 33% polo Ministerio de Fomento e un 17% polo propio concello. A posta en marcha do servizo levaría aparelado un gasto de 121.185.948 €

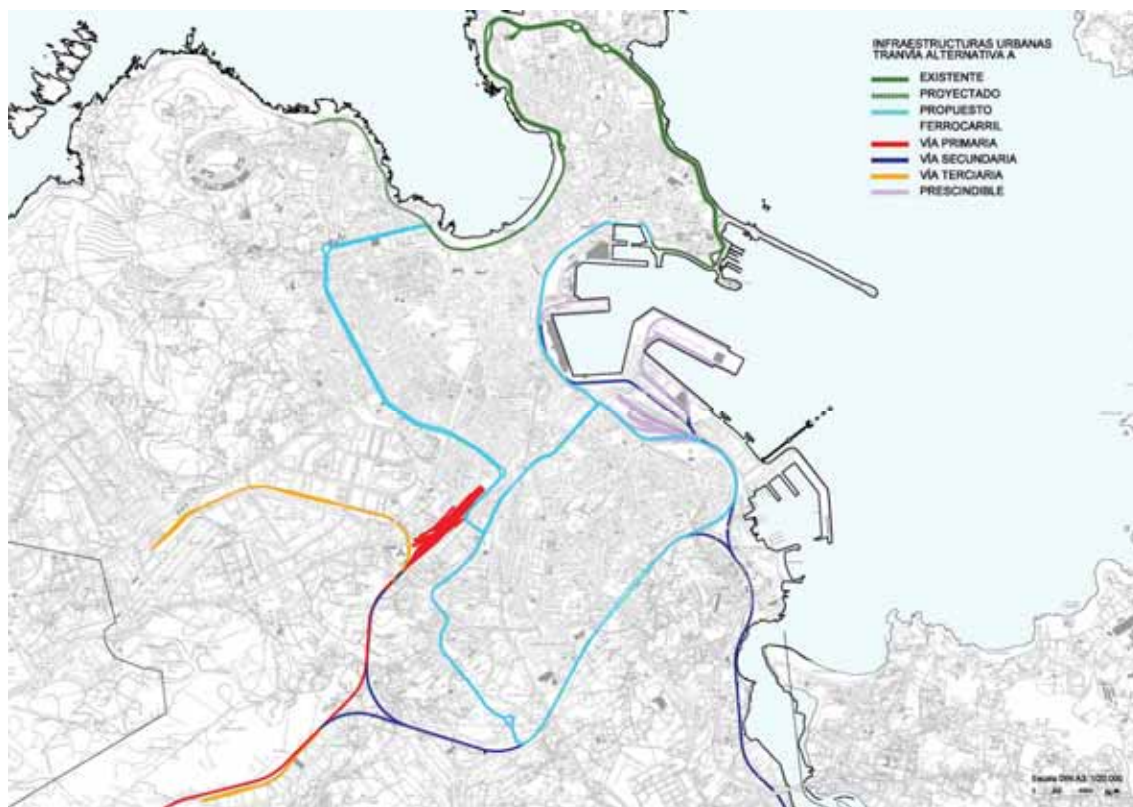
procede a relatar experiencias comparables a nivel europeo (84 cidades de 25 países) e estatal (Alacante, Bilbao, Barcelona, Vélez-Málaga, Tenerife, Madrid, Málaga, Sevilla, Vitoria e Deva).



[540] Imaxe 5.4.5. Liñas Propostas polo Estudo de Viabilidade.
Fonte: Estudo de Viabilidade dunha rede de Metro Lixeiro na Coruña.

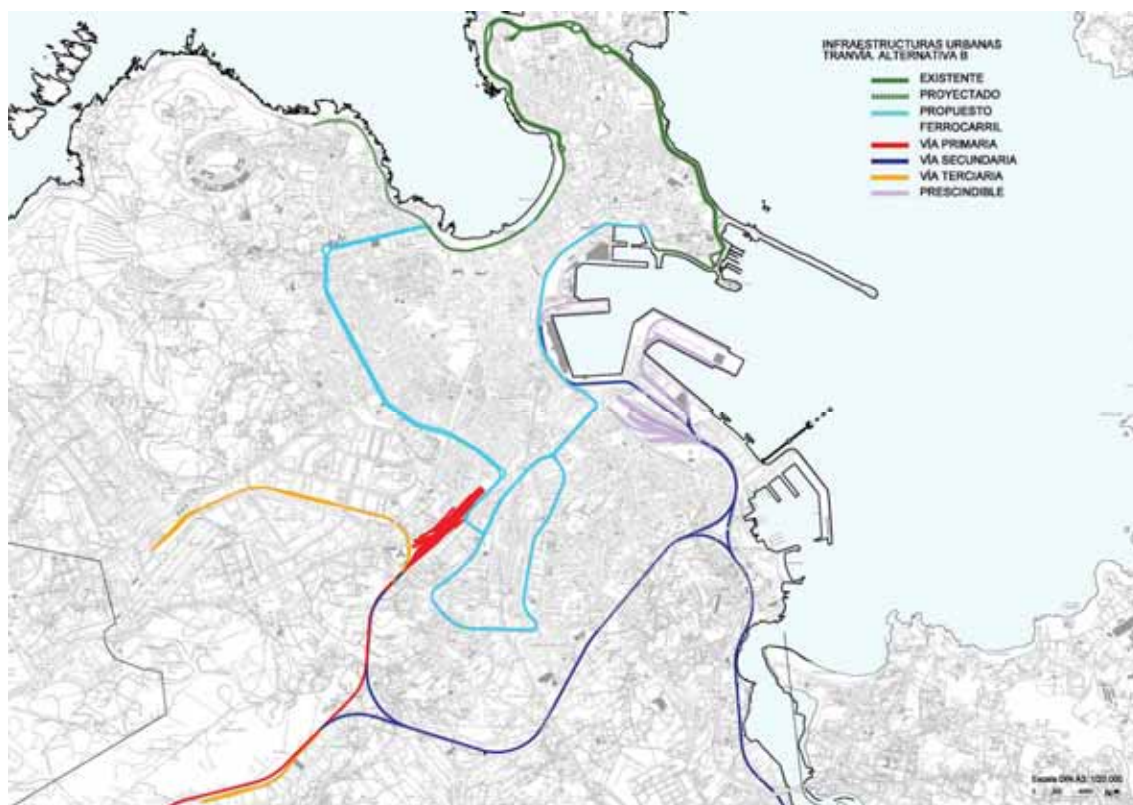
A proposta presentada dispón tres liñas que abranguen a maior parte do casco urbano coruñés, no que a liña 1 que vai dende Monte Alto cara o Campus de Elviña da UDC se presenta como eixo estruturante do servizo, ao conectar a praza de Pontevedra coa Estación de Autobuses. Para potenciar a centralidade da praza Pontevedra se crea unha liña que une o barrio das Roseiras con esta. Finalmente, a unión entre o barrio extremo das Roseiras e a estación de autobús se establece mediante unha liña que atravesa a Rolda de Outeiro. Bótase en falta unha continuidade cara o barrio dos Castros para terminar de completar o anel exterior.

A proposta do PXOM de 2009, simplifica esta composición inicial, para establecer dúas alternativas. Ámbalas dúas están ligadas ao tranvía existente, conformando dous aneis, uno interior e outro de unión dos barrios anexos á avenida de Alfonso Molina, coa estación de San Cristovo usada como pivote da actuación.



[541] Imaxe 5.4.6. Construción dunha liña de tranvía segundo o PXOM de 2009. Proposta A.
 Fonte: Plan Xeral de Ordenación Urbana. Revisión. Aprobado Inicialmente o 01.12.2009.

No caso da proposta do profesor Busquets, tense en conta o servizo de tren, que pode actuar como complementario. O eixo principal de comunicación quedaría servido deste xeito mediante a combinación de tren e tranvía. Faltaría neste caso, a unión co barrio das Roseiras e a Universidade.



[542] Imaxe 5.4.7. Construción dunha liña de tranvía segundo o PXOM de 2009. Proposta B.
 Fonte: Plan Xeral de Ordenación Urbana. Revisión. Aprobado Inicialmente o 01.12.2009.

Na proposta de INECO, cabe destacar o recoñecemento das áreas xeradoras de mobilidade en cada un dos dez distritos da cidade, no que futuras investigacións poderán detallar liñas estratéxicas de actuacións. Asemade, o estudo reflicte mediante oscilogramas de carga as fluctuacións de viaxeiros entre paradas e sobre períodos horarios repartidos no día que van na liña dos mapas elaborados para esta tese sobre os usuarios, e do que xa puidemos falar en liñas superiores.

[543] Imaxe 5.4.8. Esquema de Apeadeiros do Metro Lixeiro.
Fonte: Estudo de Viabilidade dunha rede de Metro Lixeiro na Coruña.

XUNTA DE GALICIA		Ayuntamiento de La Coruña Concello de A Coruña		INECO																							
ESTUDIO DE DEMANDA EN LOS AUTOBUSES URBANOS DE A CORUÑA																											
Línea: <input type="text"/>		Fecha: <input type="text"/>		Encuestador: <input type="text"/>																							
Nº de Tarjeta: <input type="text"/>																											
1 Origen del viaje		2 Para tomar este autobús, Ud., desde el lugar de origen...		3 Destino del viaje																							
Dirección (calle, Nº) Municipio		<input type="checkbox"/> 1. Ha venido andando menos de 5 minutos <input type="checkbox"/> 2. Ha venido andando más de 5 minutos <input type="checkbox"/> 3. Ha utilizado otro autobús urbano <input type="checkbox"/> 4. Ha utilizado un autobús interurbano <input type="checkbox"/> 5. Ha llegado en coche, moto u otro medio		Dirección (calle, Nº) Municipio																							
				<input type="checkbox"/> 1. Irá andando menos de 5 minutos <input type="checkbox"/> 2. Irá andando más de 5 minutos <input type="checkbox"/> 3. Utilizará otro autobús urbano <input type="checkbox"/> 4. Utilizará un autobús interurbano <input type="checkbox"/> 5. Se marchará en coche, moto u otro medio																							
5 Título de Transporte		6 ¿Con qué frecuencia realiza este mismo viaje?		8 Motivo del viaje																							
<input type="checkbox"/> 1. Billeto ordinario <input type="checkbox"/> 2. Bono bus general <input type="checkbox"/> 3. Universitarios <input type="checkbox"/> 4. Estudiantes INEF <input type="checkbox"/> 5. Estudiantes no universitarios <input type="checkbox"/> 6. Jubilados, desempleados y minusválidos <input type="checkbox"/> 7. Bono de papel		<input type="checkbox"/> 1. Diario <input type="checkbox"/> 2. 2 ó 3 veces por semana <input type="checkbox"/> 3. 1 vez por semana <input type="checkbox"/> 4. 2 ó 3 veces al mes <input type="checkbox"/> 5. 1 vez al mes <input type="checkbox"/> 6. Ocasionalmente 7 ¿Ha realizado o va a realizar transbordo? <input type="checkbox"/> 1. Sí <input type="checkbox"/> 2. No		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Origen</th> <th>Destino</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td><input type="checkbox"/> 1. Casa</td><td><input type="checkbox"/> 1.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 2. Trabajo</td><td><input type="checkbox"/> 2.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 3. Gestiones de trabajo</td><td><input type="checkbox"/> 3.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 4. Estudios</td><td><input type="checkbox"/> 4.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 5. Compras</td><td><input type="checkbox"/> 5.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 6. Visita médico/hospital</td><td><input type="checkbox"/> 6.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 7. Asunto personal</td><td><input type="checkbox"/> 7.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 8. Ocio/recreo</td><td><input type="checkbox"/> 8.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 9. Acompañar a otra persona</td><td><input type="checkbox"/> 9.</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 10. Otros motivos (especificar)</td><td><input type="checkbox"/> 10.</td></tr> </tbody> </table>		Origen	Destino	<input type="checkbox"/> 1. Casa	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2. Trabajo	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3. Gestiones de trabajo	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4. Estudios	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 5. Compras	<input type="checkbox"/> 5.	<input type="checkbox"/> 6. Visita médico/hospital	<input type="checkbox"/> 6.	<input type="checkbox"/> 7. Asunto personal	<input type="checkbox"/> 7.	<input type="checkbox"/> 8. Ocio/recreo	<input type="checkbox"/> 8.	<input type="checkbox"/> 9. Acompañar a otra persona	<input type="checkbox"/> 9.	<input type="checkbox"/> 10. Otros motivos (especificar)	<input type="checkbox"/> 10.
Origen	Destino																										
<input type="checkbox"/> 1. Casa	<input type="checkbox"/> 1.																										
<input type="checkbox"/> 2. Trabajo	<input type="checkbox"/> 2.																										
<input type="checkbox"/> 3. Gestiones de trabajo	<input type="checkbox"/> 3.																										
<input type="checkbox"/> 4. Estudios	<input type="checkbox"/> 4.																										
<input type="checkbox"/> 5. Compras	<input type="checkbox"/> 5.																										
<input type="checkbox"/> 6. Visita médico/hospital	<input type="checkbox"/> 6.																										
<input type="checkbox"/> 7. Asunto personal	<input type="checkbox"/> 7.																										
<input type="checkbox"/> 8. Ocio/recreo	<input type="checkbox"/> 8.																										
<input type="checkbox"/> 9. Acompañar a otra persona	<input type="checkbox"/> 9.																										
<input type="checkbox"/> 10. Otros motivos (especificar)	<input type="checkbox"/> 10.																										
				9 Disponibilidad de vehículo privado ¿Posee carné de conducir? <input type="checkbox"/> 1. Sí <input type="checkbox"/> 2. No (pasar a P11) ↓ ¿Dispone de coche? <input type="checkbox"/> 1. Sí <input type="checkbox"/> 2. No (pasar a P11) ↓ ¿Lo tuvo disponible para este viaje? <input type="checkbox"/> 1. Sí <input type="checkbox"/> 2. No (pasar a P11)																							
10 Motivo de elección de este medio de transporte		11 Para el viaje que realiza, este servicio se adecua:		12 Grado de satisfacción con el servicio actual																							
<input type="checkbox"/> 1. Problemas de aparcamiento <input type="checkbox"/> 2. Más rápido transporte público <input type="checkbox"/> 3. Más económico transporte público <input type="checkbox"/> 4. Más cómodo transporte público <input type="checkbox"/> 5. Otras razones		<input type="checkbox"/> 1. Muy bien <input type="checkbox"/> 2. Bien <input type="checkbox"/> 3. Suficiente <input type="checkbox"/> 4. Mal <input type="checkbox"/> 5. Muy mal <input type="checkbox"/> 6. No/Nc		<input type="checkbox"/> 1. Muy bien <input type="checkbox"/> 2. Bien <input type="checkbox"/> 3. Suficiente <input type="checkbox"/> 4. Mal <input type="checkbox"/> 5. Muy mal <input type="checkbox"/> 6. No/Nc																							
14 Sexo				13 Edad																							
<input type="checkbox"/> 1. Hombre <input type="checkbox"/> 2. Mujer				<input type="checkbox"/> 1. De 15 a 19 años <input type="checkbox"/> 2. De 20 a 24 años <input type="checkbox"/> 3. De 25 a 29 años <input type="checkbox"/> 4. De 30 a 39 años <input type="checkbox"/> 5. De 40 a 49 años <input type="checkbox"/> 6. De 50 a 59 años <input type="checkbox"/> 7. De 60 a 64 años <input type="checkbox"/> 8. De 65 a 69 años <input type="checkbox"/> 9. Mayor de 70 años																							
Observaciones: <input type="text"/>																											

[544] Imaxe 5.4.9. Enquisa para saber o estado do Transporte público na Coruña.
Fonte: Estudo de Viabilidade dunha rede de Metro Lixeiro na Coruña.

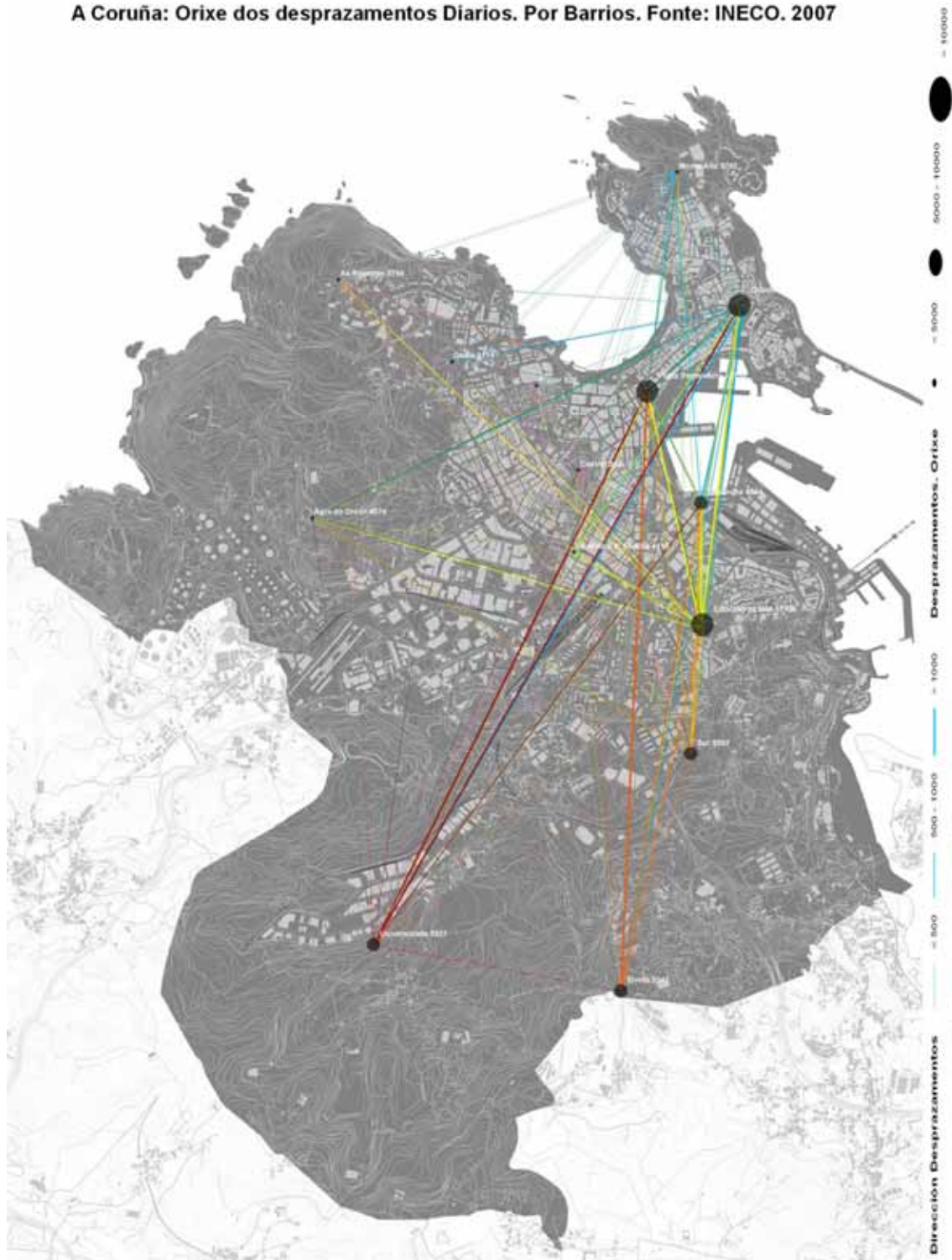
O estudo corrobora a existencia dunha “banana” de máxima intensidade correspondente ao eixo histórico de crecemento da cidade; Avenida da Mariña, Os Cantóns, Linares Rivas, Avenida do Exército, da que xa viñemos incidindo en cada un dos apartados anteriores. Por tanto, xa sexa a nivel local como supramunicipal, non debemos perder de vista a existencia deste corredor, para artellar un sistema de transportes público que a modo de ramificacións poida abarcar a totalidade da cidade compacta.

Outras conclusións que poden ser de interese son:

- O éxito do billete subvencionado, cun 75% de usuarios con tarxeta ou bonobus.
- Un 64% de viaxes diarias efectuadas polos mesmos usuarios.
- As viaxes con orixe a vivenda representan o 63% dos usuarios, porcentaxe que se reduce a un 28% con destino a residencia familiar.

- A mobilidade obrigada (traballo, estudos, citas ineludibles) representa o 73% das viaxes en autobús.
- O grado de cautividade, é dicir a porcentaxe de persoas que non poden utilizar outro medio de transporte representa o 75% dos usuarios.
- O uso do transporte público encontra nos problemas derivados do aparcamento de vehículos unha razón do seu uso referendada polo 71% dos usuarios.

A Coruña: Orixe dos desprazamentos Diarios. Por Barrios. Fonte: INECO. 2007



[545] Imaxe 5.4.10. Enquisa para saber o estado do Transporte público na Coruña.
 Fonte: Estudo de Viabilidade dunha rede de Metro Lixeiro na Coruña. Xunta de Galicia. Concello da Coruña. INECO.
 Elaboración propia.

6. CONCLUSIONES.

A urbe actual, sen límites precisos que poñen en risco o concepto mesmo de cidade (Fariña et al., 2002), representa o cumio dun modelo que se foi xestando paseniñamente ao longo de século XX, entrando con sensible retraso no territorio galego dada a persistencia do réxime económico de subsistencia agraria (Beiras, 1972). Os cambios non só se realizaron na escala urbanística, senón que se tivo producido unha desestuturación paralela noutros ámbitos da disciplina, especialmente no concepto de cuarteirón (Panerai, 1985), célula organizativa da cidade e de maior precocidade na súa transformación. O emprego de novos materiais e as emerxentes preocupacións nas condicións de salubridade catalizaron este proceso.

A muda no modelo de cidade veu imposta pola crecente demanda de bens e servizos propia das sociedades occidentais e dentro da economía de mercado, que provocou uha crecente deslocalización tanto da industria coma da residencia. O solo pasou a formar parte da estrutura mercantil, antepoñendo a súa viabilidade coma proxecto urbanístico a criterios estratéxicos de oportunidade e localización (de Santiago, 2007).

A crecente mobilidade debida á construción de novas infraestruturas constituíu o fenómeno que posibilitou a nova localización de usos (Banister, 2002). Así, temos no ferrocarril o primeiro elemento que fomentou unha certa explosión da cidade compacta (Pozueta, 2005), que crecía ao redor das estacións de tren, con exemplos paradigmáticos en Londres, París e Berlín, pero tamén en Barcelona e Madrid, e por extensión o resto de cidades da península que gozaban deste novo equipamento. O grupo empresarial coruñés con Pedro Barrié de la Maza á fronte, cabeza visible do poder económico en Galicia, sempre se mostrou moi interesado na procura de entrar no negocio do transporte. Por tanto, non é de estrañar que dende principios de século se puxera en marcha a proposta de unir mediante tranvía as localidades de Sada e A Coruña. Hoxe en día, recuperar aquela idea precisa dunha reflexión sobre o modelo mesmo de asentamentos que, en parte foron abordados nesta tese, máis aló das incesantes relacións persoais e comerciais existentes na área urbana.

Na segunda metade do século XX e despois da contenda mundial; a expansión urbana ten coma protagonista o automóbil, que xa dende 1923 coa posta en servizo das autoestradas italianas ou en 1926 das autoestradas urbanas nos Estados Unidos (Boaga, 1974) inicia a conquista do territorio circundante á cidade; o campo. En efecto, o uso do vehículo privado posibilitou a extraordinaria difusión do territorio urbanizado en baixa densidade, malia o emprego de conceptos coma *cidade xardín* (Howard, 1898) ou *entorno suburbano frondoso* (Lynch, 1960). Baste citar a denominación dalgunha parcelación dentro da comarca de estudo; O Pinar, O Xardín de Nós, O Bosque, A Granxa, etc, que nos recordan un nome orixinario que foi substituído por vivendas unifamiliares. Así; o debate débese enfocar cara o modelo final que se quere adoptar, a sabendas que un deles representa a superación dos estándares urbanos actuais; mentres o modelo real practicado de cidade fragmentada (Martínez, 2009); gran

consumidor de solo, acelera a degradación medioambiental en aras dunha hipotética cidade do benestar monopolizada polos intereses inmobiliarios (de Santiago, 2007). Neste senso, parece acertado traer a estas páxinas finais a visionaria aportación de Herce e Magrinyà sobre as dúas posibles medidas a executar:

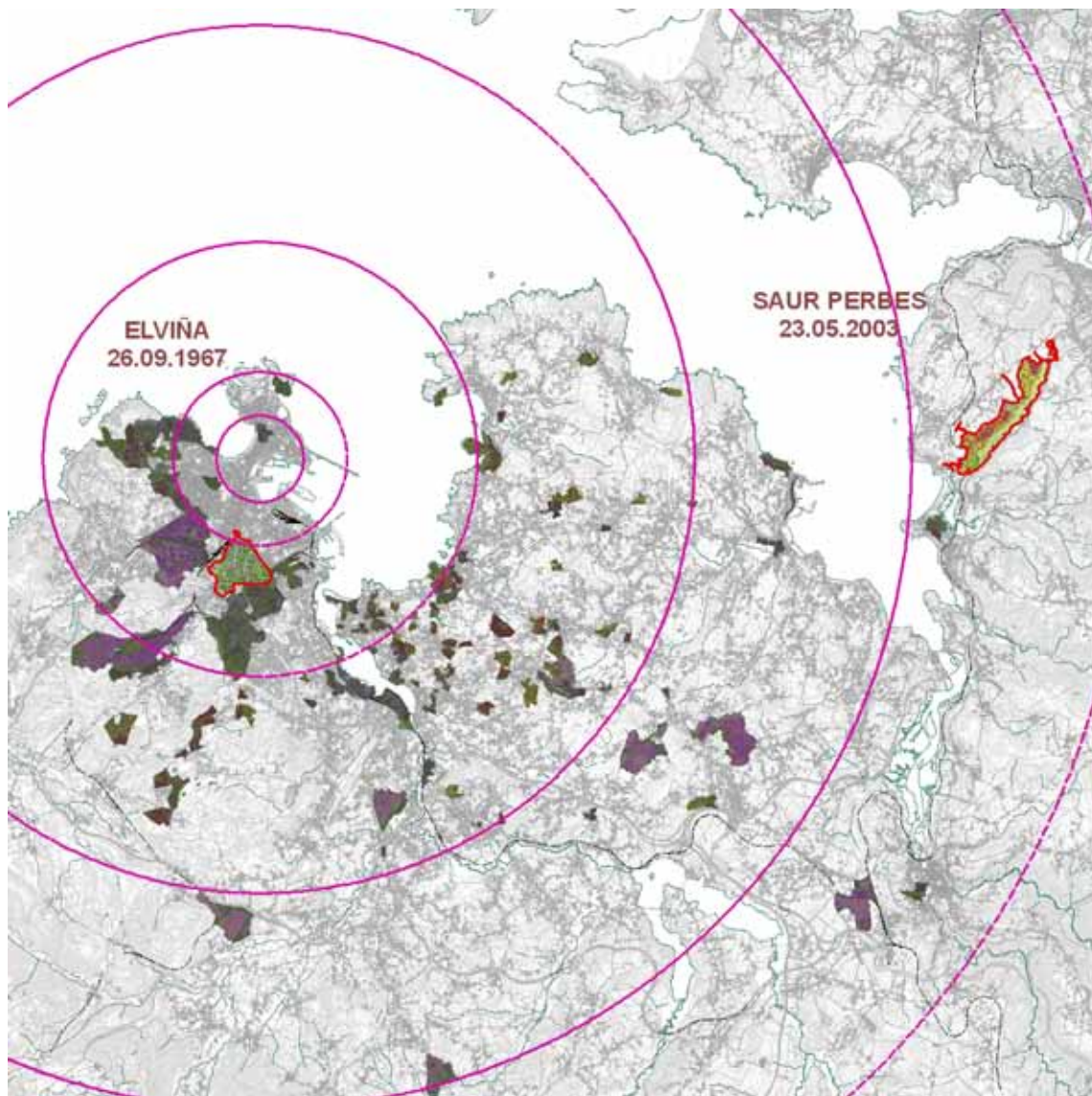
“El resultado puede adoptar formas organizativas que se mueven entre dos extremos radicalmente distintos; las formas organizativas estructuradas en las ciudades-región más adelantadas del planeta, sobre la base de sistemas de ciudades de distintos tamaños interligadas, con refuerzo de los centros urbanos existentes, y que dejan en su interior espacios de reequilibrio ecológico; y el modelo de dispersión del resto del planeta, con amalgama de tejidos compactos y de edificación aislada a lo largo de caminos y carreteras, con abandono frecuente de tejidos edificados y sin más estrategia territorial que su ocupación urbana. Es este el dilema al que se enfrenta la ciudad actual, m’s allá de la contraposición ideológica entre la ciudad compacta, ya casi inexistente, y la nueva ciudad difusa y desestructurada que desconcierta por su irracionalidad.”

Herce, Magrinyà, 2002; páx. 128.

Á periferia territorial na que se inserta Galicia, afastada dos grandes eixos de comunicación, débese engadir os problemas derivados dun complexo sistema de asentamentos (Bohúer, 1979) de singularidade secular (Fariña, 1980; Dalda 1992) que nas contornas dos núcleos urbanos evolucionou cara unha urbanidade en metástase (Rodríguez, 1998), de difícil lectura e organizada entorno a unha mobilidade privada dependente en gran medida dos centros de traballo e ocio⁴⁹². A transformación das parcelas rústicas en soares con dereito a edificación dos primeiros anos do século, ata a súa xeneralización nas décadas dos sesenta e setenta, deu paso ao procedemento máis ortodoxo da práctica urbanística materializada nos plans parciais das décadas dos oitenta, noventa e principios do século XXI, sancionando aquela maneira de proceder.

Porén, a transformación do solo tivo unha compoñente focalizada en detraer a maior rendibilidade económica das promocións, toda vez que o Estado, gran impulsor dos polígonos de vivenda e industriais nas décadas dos sesenta e setenta, foi delegando a construción da cidade actual nas mans do inversor privado (imaxe 6.1). O avance respecto da forma anterior, foi a consecución teórica dos estándares de zonas libres e equipamentos, cada vez máis depurados nas sucesivas revisións dos textos legais. Cabe preguntarnos entón, porqué numerosos espazos destinados a este fin resultan frecuentemente postergados, non son en medida algunha realizables, ou carecen dun emprazamento axeitado. Sen dúbida a degradación do espazo público na periferia das nosas cidades é un síntoma da necesidade de repensar o seu funcionamento.

⁴⁹² Cada vez con maior peso no sistema global de movementos (Herce, 2009).



[546] Imaxe 6.1. Situación do primeiro (iniciativa estatal) e último (iniciativa privada) polígonos residenciais desenvolto. Fonte: Elaboración Propia.

A través da lectura dos cinco capítulos da tese podemos constatar unha serie de feitos, que deben servir para reflexionar ante o modelo executado polo actual sistema económico postindustrial, termo acuñado por Daniel Bell nos anos setenta, excesivamente escorado cara unha visión de crecemento ilimitado (de Santiago, 2007), que se veu superado en primeira instancia por unha maior conciencia ecoloxista de longo percorrido (Vegara, de las Rivas; 2004: 216-225), seguida do advenimento da crise financeira que frea en seco as aspiracións dos axentes inmobiliarios.

Tralo capítulo I que recolle unha serie de iniciativas a nivel europeo, laboratorio de experimentos que serven de avanzadilla cara unha verdadeira política de mobilidade sustentable apoiada nas directivas europeas, no capítulo II podemos confirmar a tendencia de concentración poboacional entorno dos grandes centros de produción coma un proceso de longo percorrido que afunde as súas raíces nos inicios da era industrial, chegando a Galicia como dixemos máis enriba, con moito retraso respecto das rexións máis industrializadas (Beiras, 1972; Sequeiros Tizón, 1985). O século XX marcou a transición entre o secular sistema agrario con vilas intermedias de singular importancia cara unha concentración da man de obra nas cidades industrializadas, para finalmente provoca-la explosión cara os concellos veciños, no

que se deu en chamar a *cidade difusa* (Dalda, 1994) nunha complexa realidade que conforma una expansión do urbano en pezas descontinuas que se apoian no sistema viario para permanecer unidas á cidade e desligada totalmente do territorio onde se asenta, con clara vocación de ignoralo⁴⁹³.

O achegamento a esta realidade, estudámo-lo no apartado seguinte, onde se constata a presenza dunha rexión urbana ao redor do Golfo Ártabro (Dalda, do Campo, Harguindey; 2005), en contraposición á formada entre a Ría de Vigo e Pontevedra. A forma da cidade, adoece dun argumento común froito das continxencias históricas; atopándonos no interior con cascos urbanos en proceso de dgradación-renovación, ensanches, polígonos residenciais e industriais, urbanizacións en baixa densidade, densificación de núcleos rurais tradicionais ou transformacións parciais ou totais dos mesmos, parcelacións e urbanizacións periurbanas, hortas, casas de labranza, ringleira de vivendas ao longo das estradas, e un sen fin de casos nos que o único elemento común é a súa materialización nun escenario temporal común; a súa contemporaneidade.

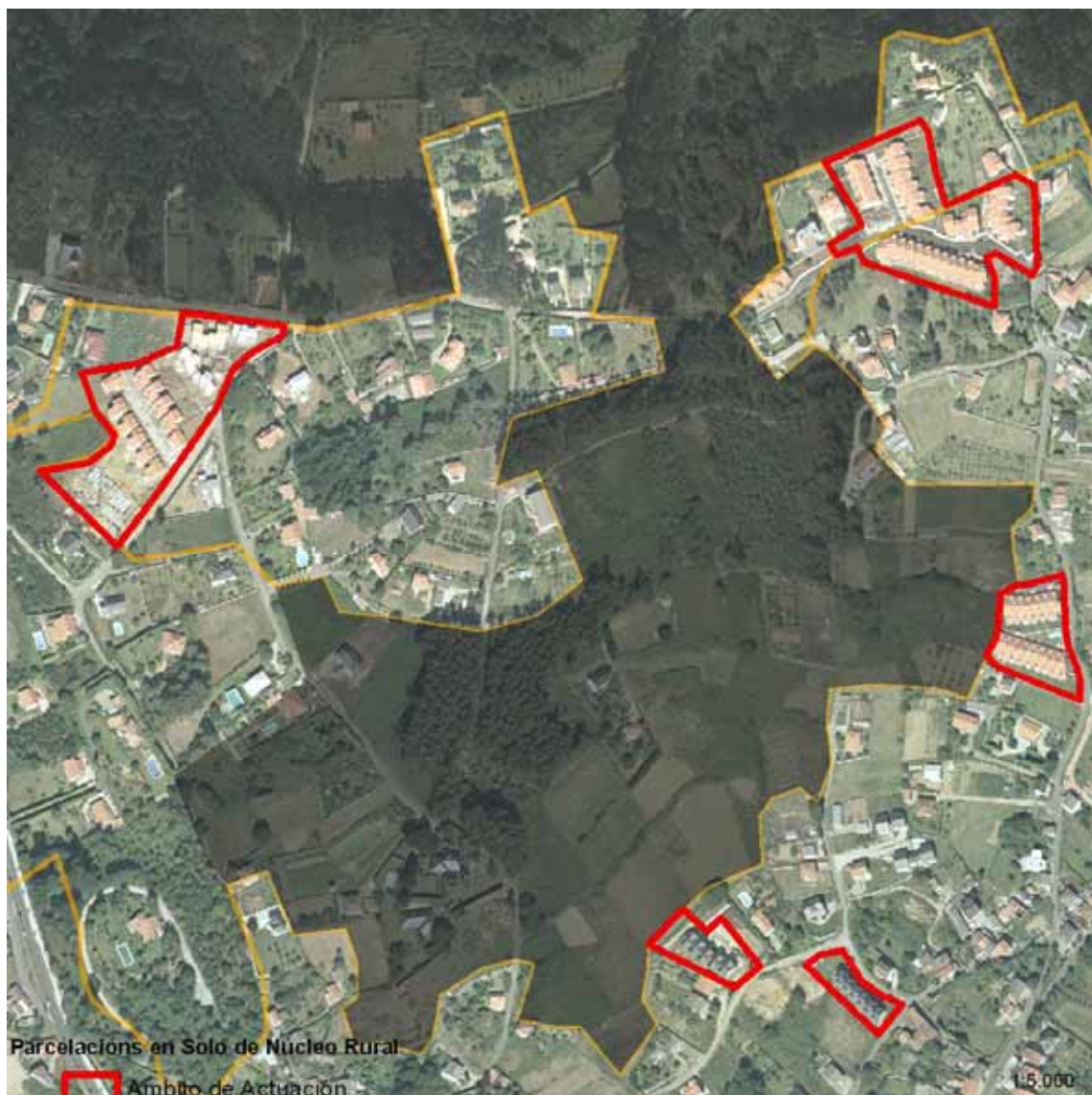
A división en tres zonas; dúas áreas urbanas, capitaneadas polas cidades de Ferrol e Coruña e un estreito *hinterland* entre as vilas de Pontedeume e Betanzos, corroboran a existencia de non poucas descontinuidades, no que a percepción do espazo tende a se comprimir grazas á presenza da autoestrada. Neste contexto, o crecemento de núcleos mariñeiros, coma Miño ou Cabanas con acceso á infraestrutura, non resulta casual, como tampouco a instalación dos polígonos industriais de recente urbanización preto de accesos ás vías de alta capacidade. A complexión do sistema se consegue grazas a aparición de urbanizacións a gran escala, ou na reparcelación de grandes parcelas insertas nos núcleos rurais mediante a figura do estudo de detalle⁴⁹⁴. Porén, esta forma de crecemento da baixa densidade debería ser aproveitada polo planificador na medida que permite certa compactación a carón dos núcleos principais evitando o consumo de solo agrícola ou forestal evitando danar a súa compoñente paisaxística básica. Máis con todo, a figura do núcleo rural ten mal encaixe dentro da visión urbana do planeamento regulado dende mediados do século XX. A LASGA (Lei 11/85, de Adaptación á do Solo de Galicia) avanzou nun intento de controlar e ordenar o desenvolvemento destes solos, máis non foi ata a entrada da Lei do Solo de Galicia 1/97, de maio, na que se sublima o solo rural como unha clasificación propia dentro do sistema de asentamentos galego. Posteriores modificacións do termo engadidas na Lei 9/2002 e nas súas modificacións posteriores⁴⁹⁵, acrecentan as

⁴⁹³ Se observámo-las zonas reservadas a espazos libres da gran maioría dos novos asentamentos urbanos estudados, chegaremos á conclusión da súa delimitación coma espazo secundario ou residual dentro da organización xeral das urbanizacións onde prima a implantación residencial. Igualmente constatable nas reservas para dotacións e equipamentos, na maioría dos casos non edificadas. A estrutura xeral e orgánica do territorio permanece oculta tralos planos dos plans xerais ou normas subsidiarias.

⁴⁹⁴ Proposta que debería ser estudada noutros traballos dada a carencia destes estudos no momento actual. Os concellos de Miño, Sada, Culleredo e Arteixo conforman un cúmulo de experiencias neste tipo que podemos denominar paradigmáticas á hora de construír sobre os núcleos rurais, con carencia absoluta de Plan Especiais de Mellora do Medio.

⁴⁹⁵ Segundo a Lei 9/2002 se procede a distinguir entre solo de núcleo rural e a súa expansión. A Lei 2/2010 ben modificar esta concepción coa aparición de catro categorías de solo segundo parámetros de forma ou organización interna.

dúbidas sobre a regulación do espazo rural edificado⁴⁹⁶, en especial nas contornas das áreas urbanas (imaxe 6.2).



[547] Imaxe 6.2. Reparcelacións de vivenda unifamiliar en solo de núcleo rural. Parroquia de Cambre. 2009.
Fonte: Elaboración Propia sobre ortofoto SIXPAC.

Para o caso que nos ocupa, que relaciona o crecemento comarcal co aumento da mobilidade, o núcleo rural responde a un atallo urbanístico que potenciou o crecemento de vivendas unifamiliares con residentes urbanos nun medio rural carente dos servizos aportados pola cidade, favorecendo a transformación paulatina dos usos inicialmente contemplados e buscando na mobilidade privada a solución para satisfacer as necesidades de traballo, estudo ou ocio propio do modelo urbano. O medio rural periurbano serve de asentamento ás novas urbanizacións dos concellos con menores recursos urbanísticos; tanto por parte dos axentes inmobiliarios coma do propio nivel municipal. Compre subliñar, como investigación futura proposta, que esta materia esixe un estudo pormenorizado das pezas insertadas no medio rural e da composición socioeconómica dos seus moradores.

⁴⁹⁶ Compre facer lectura do artigo publicado na Voz de Galicia o 22 de novembro de 2010 sobre os plans da Consellería en materia competente, no intento de “ordenar os 30.000 núcleos rurais de Galicia” que pretende a modificación da Lei 9/2002.

A solución de apostar polo núcleo rural como modelo de crecemento resulta insostible, a menos que se clarifiquen os obxectivos da súa transformación efectiva en asentamento urbano⁴⁹⁷.



[548] Imaxe 6.3. Núcleo de Castro de Elviña a principio dos anos setenta. Ao fondo o Barrio das Flores.
Fonte: Arquivo Municipal da Coruña.

A preservación do medio rural-agrario leva aparellado a conservación das terras de labranza contiguas en número suficiente para a supervivencia do modelo e a súa inclusión dentro dunha área urbana que teña en conta parámetros de sostibilidade e paisaxísticos. A análise dos núcleos rurais do municipio coruñés (imaxes 6.3 e 6.4), pero tamén dos concellos da contorna resulta especialmente elocuente do que significou a aplicación de ordenanzas de edificación directa sobre estruturas históricas (Martínez, 2010).

⁴⁹⁷ Coas consecuencias e beneficios que conleva, en canto a dotacións e servizos. A figura do Plan de Mellora do Núcleo Rural tivo escaso éxito de aplicación, polo que haberá que buscar fórmulas que incentiven a transformación dos asentamentos rurais en novos asentamentos urbanos.



[549] Imaxe 6.4. Núcleo de Castro de Elviña na actualidade. 2009.
Fonte: Elaboración Propia.

No último apartado deste capítulo, ampliamos a escala de visionado do fenómeno urbano. A fotografía aérea de 1957 sérvenos coma escusa para reformular as características do sistema de asentamentos da área urbana. Inda cunha profusa aparición do casarío, a dispersión do mesmo se rexe por cuestións de aproveitamento agrario do solo, cun coidado equilibrio entre as terras de labranza e as de monte, con escasos fenómenos de diseminación parcial ou total da vivenda. Máis, tamén se perciben cedas ocupacións nas beiravías das principais vías de comunicación; N-VI, AC-173, AC-211, N-550 e AC-415 que preludian o acontecido coa xeneralización do uso automobilístico e do benestar económico e social das dúas últimas décadas do século XX.

O estudo da rede con fins de revisión do que foi a construción territorial vímolos no capítulo III. É a propia rede inserta na malla periurbana, a pontecedora dos crecementos lineais que se teñen producido con anterioridade á formulación da *cidade difusa*, e posteriormente, como base na que se vai apoiar o crecemento por recintos pechados que se insiren na rede alleos a calquera relación co entorno, confiando na ilimitada absorción dos tráficos de mercadorías e persoas por parte das infraestruturas viarias emprendidas no albor do século XX ou xa planificadas nos Plans de Estradas da segunda metade do XIX (Nárdiz, 1992, 2008). Non cabe dúbida que o modelo actual amosa grandes paralelismos na confianza total nas grandes infraestruturas viarias como elementos capaces de vertebral-lo territorio. Por contra, as diferenzas son notables se conseguimos focalizala nosa atención na superficie que ocupan as novas vías, a distancia programada de alcance e o tamaño das novas urbanizacións propostas.

A cidade desconectada da malla, foi obxecto do que creemos capítulo central da tese, onde tivemos oportunidade de poñer en valor as diversas tipoloxías de uso no planeamento parcial entendido como trociños de cidade, fragmentada, no que se dan outros crecementos paralelos con incremento da delimitación do solo urbano⁴⁹⁸ entre os sucesivos planeamentos para un mesmo concello. En efecto, a cidade se prescribe coma obxecto parcial con capacidade para autoafirmarse nun contedor único da vivenda contemporánea. É propio deste espazo; a fragmentación de cada unha das pezas segundo a discrecionalidade dos axentes urbanísticos, a fragmentación do propio espazo de relación, tendo na estrada o único punto de contacto que asegura a conexión de servizos, e a aparición dun espazo de barbeito cando non de incómodo desperdicio rururbano en espera de transformación.

As cifras son aproximadas (Táboa 6.1), pero reflicten o auténtico consumo de solo en tan só corenta anos. O ritmo de crecemento da área urbana supera o 334% ao da propia cidade herculina, que incrementou a súa superficie nun 40%. Se comparamos a superficie de solo urbanizada fronte á inicial da Coruña, as porcentaxes superan o 1.000% daquela.

Concello	Solo Urbano Inicial. 1966 (Ha)	Solo Urbano Final. 2009 (Ha)	Diferenza	Incremento (%)
Coruña	1.652	2.326	674	40,80
Abegondo	0	865	865	
Arteixo	742	1.119	377	50,81
Bergondo	0	613	613	
Betanzos	198	439	241	121,72
Cambre	509	913	404	79,37
Carral	192	536	344	179,17
Culleredo	728	1.129	401	55,08
Oleiros	797	1.378	581	72,90
Sada	553	795	242	43,76
Total	5.371	10.113	4.742	88,29

[T205] Táboa 6.1. Solo urbanizado consumido. 1966-2009.
Fonte: Elaboración Propia.

A gran maioría dos concellos duplicaron a súa superficie urbana en tan só vinte anos. As revisións do planeamento levou aparelado un incremento sensible dos núcleos rurais, o que serviu de comodín para a construción de nova vivenda unifamiliar dependente de núcleos maiores pero emprazadas no medio rural como xa dixemos máis enriba.

A superficie do ámbito de estudo correspondente á comarca coruñesa é de 48.500 Ha. Isto ven significar que dende 1966, o solo urbanizado pasou de ocupar o 3% do territorio a ser algo maior do 36% no ano 2009 dando pé á conformación da área urbana actual que rexistra no volume total de desprazamentos diarios; 1.250.121 para o ano 2007 (Plan de Transporte Metropolitano, 2008), o seu referente máis directo como peza diferencial no resto da comunidade galega, só comparada por equiparables valores na área urbana de Vigo.

⁴⁹⁸ Paso directo de solo rústico a urbano entre planeamentos sen que se deran artellado os instrumentos e plans para a súa recualificación.

Finalmente, no capítulo que pecha esta tese doutoral, estudámo-lo espazo da mobilidade na comarca coruñesa en relación co incremento da motorización experimentada, que supera en moitos concellos os 480 vehículos cada mil persoas. Unha análise pormenorizada desvelou que non só a dependencia automobilística resulta incontestable, senón que tamén existe unha inadecuada resolución dos nodos viarios que concentran unha grande cantidade de tráfico. A especial configuración da península herculina xunto co resto de elementos orográficos potenciou un crecemento cara o interior da ría. A especialización industrial do sector occidental, capitaneado polo veciño concello de Arteixo abriu unha vía de comunicación entre este sector e a cidade da Coruña, e con saída cara o interior de Galicia grazas á construción da autovía A-6 a mediados dos anos noventa. Especialmente revelador resulta a mobilidade neste sector, cunha forte dependencia do automóbil (50.000 viaxes diarias) e escaso uso do transporte público en comparación con outras zonas da área urbana⁴⁹⁹. Na actualidade se está a crear unha terceira trenza de crecemento cara o sur, entre as estrada local da Coruña cara a Zapateira 030-005 e a estrada de Uxes pertencente á Deputación DP-0510, con crecementos industriais anteriores, (Pocomaco a principio dos anos setenta) pero principalmente de nova residencia planificada na primeira década do século XXI, con tipoloxía de vivenda colectiva no lado coruñés ou de vivenda unifamiliar no resto de concellos limítrofes (Arteixo e Culleredo) con nula ou residual participación do transporte público.

O autobús aparece cun marcado carácter supletorio, con escasa rendibilidade económica e fortemente subvencionado. As políticas encamiñadas á mellora do servizo apenas rozan unha visión integral do transporte público (Nárdiz, 2008) dada a inexistencia dun ente común de transportes na Comunidade a diferenza doutras, coma Cataluña ou Euskadi, esta última de mellor encaixe territorial respecto do noso caso.

As novas infraestruturas perseguen a perpetuación dun modelo baseado no crecemento ilimitado, pero tamén se constrúen para dar resposta ás necesidades actuais de conexión dos polígonos residenciais e industriais que se proxectaron ou se están a construír nos últimos dez anos alleos a ser comunicados mediante a rede de transporte público existente. Un modelo que cada vez consume máis solo e con maior voracidade, retroalimentándose dos procesos de aparente “urbanidade natural” do que é testemuña, sen que a poboación experimente un crecemento parello (Vegara, de las Rivas, 2004: 274) co resultado da construción de vivenda e o aumento da motorización interna.

Compre interpoñer medidas, non só de integración do transporte público que eviten competencias entre medios, senón tamén que aumenten a eficacia dos mesmos facilitando o acceso aos usuarios e como alternativa real do automóbil para un amplo sector da poboación. Entre os documentos do Planeamento Xeral debe incluírse un novo texto que faga referencia á política de mobilidade, xustificando as medidas que resolvan, no posible, os desprazamentos intermunicipais, pero tamén propoñer a integración dos novos desenvolvementos (ou dos aumentos de densidade propostos na cidade consolidada) dentro da área funcional, allea aos

⁴⁹⁹ Datos extraídos directamente da Dirección Xeral de Transporte na Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas da Xunta de Galicia. Anos 2007, 2008, 2009 desglosados por trimestres.

corsés administrativos. Esta actuación ben encamiñada non tanto a dotar de maior complexidade o xa de por si extenso documento; senón, de propiciar unha ferramenta de decisión obxectiva sobre a adecuación das propostas de crecemento ofertadas que complementan os límites de sostibilidade regulados nos artigos 46 e 47 da actual lei do solo galega. Compre formalizar a entrega do Plan de Mobilidade coma documento regulado nas leis, no marco dun Plan Sectorial (por tanto de ámbito supramunicipal), que actúe como elemento de referencia no debandito ámbito, sometido a continua avaliación e control.

O punto de partida, recollido en numerosas publicacións sobre boas prácticas⁵⁰⁰, debe incluír as seguintes actuacións:

- Integración do transporte público dentro dun organigrama de transportes que supere tanto as friccións entre modos coma a delimitación municipal delimitando a cidade real e a prestación de servizos congruente con aquela.
- Relacionado co anterior, unha política tarifaria integral, baseada tanto na constitución de zonas de salto coma nun modelo radioconcéntrico de aplicación segundo un estudo específico que descarte a máis conflitiva no seu funcionamento. Na zona coruñesa, os modelos propostos decántanse pola aplicación de saltos tarifarios segundo zonas previamente definidas (coincidentes cos concellos). Sen embargo, compre salientar co modelo real se axusta máis a un esquema radioconcéntrico.
- Establecemento de áreas privilexiadas de intercambio de modos. Facilitando o establecemento de áreas con densidade elevada na contorna das mesmas. Neste caso a creación de cidade estaría interconectada con outros pezas de cidade, facilitando os desprazamentos entre áreas que gozan de certa urbanidade.
- Privilexiar o medio de transporte que goce de carril exclusivo para controlar e xestionar dun xeito eficaz o tráfico das liñas, sen interferencias da conxestión viaria (moduladora das frecuencias). Neste apartado, o ferrocarril xunto co metro lixeiro gozan dunha posición de vantaxe fronte ao autobús.

Por último, presentamos unha proposta que debe ser entendida, non tanto no nivel proxectual, senón coma resumo das análises efectuada sobre a rede de transporte e mobilidade existente na área urbana da Coruña, os diferentes asentamentos acumulados durante a segunda metade do século XX e os seus futuros desenvolvementos urbanísticos;

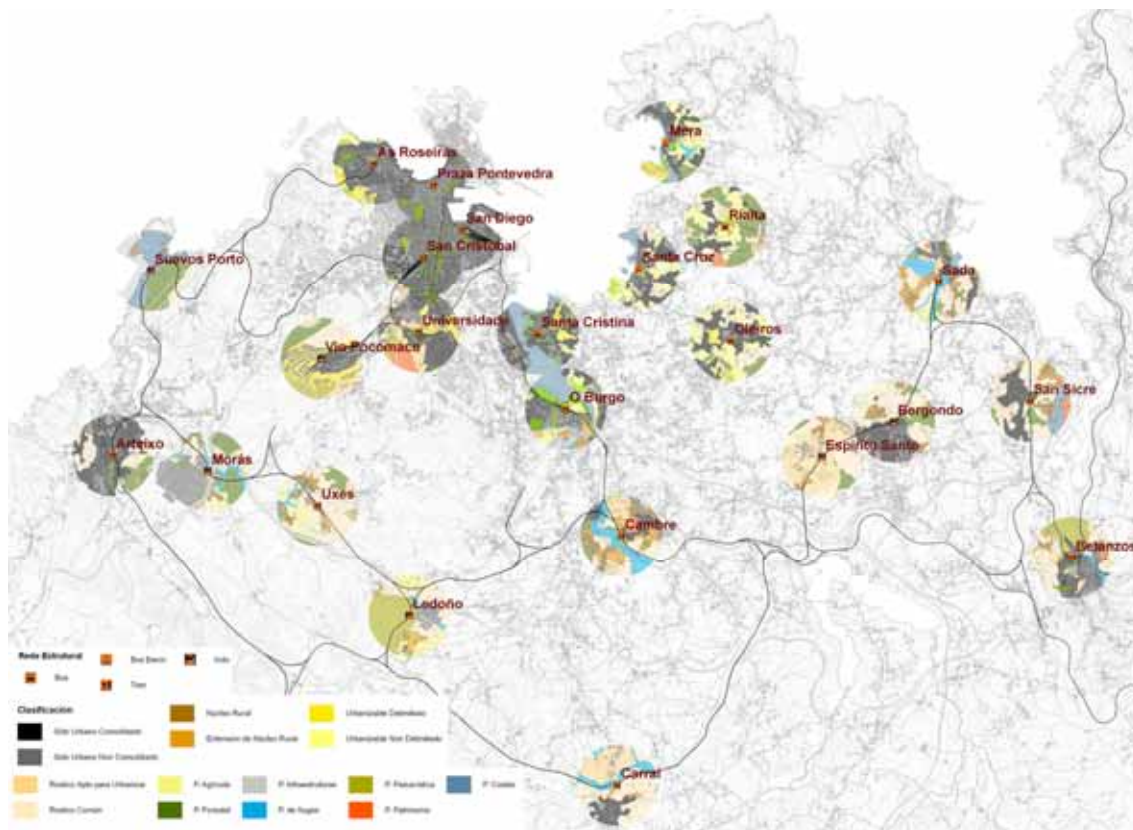
1. Nunha fase inmediata, o aproveitamento directo da actual rede ferroviaria con trens lanzadeira entre as actuais estacións de San Diego, San Cristovo e o Burgo. Esta zona delimita o ámbito que rexistra a maior intensidade nos movementos de persoas dentro da área urbana. Compre complementar esta medida cun acertado deseño urbano nas proximidades das estacións que faciliten a mobilidade peonil e ciclista xunto co reforzo de liñas de autobús que teñan como destino estas estacións.

⁵⁰⁰ <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n10/afnas.html> o tamén; <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n36/amcas.html>. Para temas específicos e exemplos concretos, véxase <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=5401>

2. Ampliación do servizo cara Cambre que abrangue o nodo da Barcala, con facilidades para organizar un sistema de buses-lanzadeira dende a capital municipal cara outras partes do concello, principalmente os polígonos industriais e outras capitais municipais.
3. Ao mesmo tempo, incorporar a navegación marítima entre os núcleos de Mera e Santa Cruz coa cidade central, e aqueles ao resto do sistema de asentamentos da península, especialmente, Sada, Oleiros e Rialta. Con anterioridade á construción da Ponte da Pasaxe e o uso masivo do vehículo privado, existían liñas marítimas con barcos de vapor entre A Coruña e Santa Cruz (Martínez López, 2006; páx. 20).
4. Apertura de dous grandes corredores de transporte público, o que virá aparelado dun gran investimento económico. Por unha banda, o sector Oriental con unión de nodos de centralidade; Betanzos, Guísamo, Sada e San Cidre, xunto cos polígonos industriais do Espírito Santo, Bergondo e Piadela. Por outra banda; o sector Occidental, que goza dunha predilección case absoluta do vehículo privado, con unión dos principais polígonos industriais (A Grela, Pocomaco, Vío, Sabón, Morás, Loxístico de Culleredo) e do nodo de Arteixo coa cidade da Coruña e co resto do sistema de transporte da área urbana.
5. Finalmente, a delimitación de zonas integradas no sistema de transporte proposto como áreas de reserva urbana, que actúen como elementos desconxestivos pero integrados dentro da rede infraestutural; Uxes, Carral, Cecebre, etc, nunha cidade difusa ordenada, con preservación dos espazos de equilibrio ecolóxico necesario.
6. Non se debe esquecer a identificación da cidade compacta, favorecendo a circulación interzonal así como facilitar a penetración dos eixes de transportes comarcais.

“En definitiva, los problemas se deben resolver no sólo cuando se presentan, sino que se requiere cierta anticipación, mediante una política de prevención que abogando por la utilización racional y eficiente del vehículo privado, incorpore la movilidad como un elemento esencial del urbanismo característico de nuestro modelo de ciudad difusa, para que funcione como el ser vivo que es; se vivo cuyas necesidades están plenamente interrelacionadas con la movilidad, en el sentido más amplio, por lo que su ordenación territorial influirá decisivamente en ella. Y eso es lo que el planificador debe tener en cuenta.”

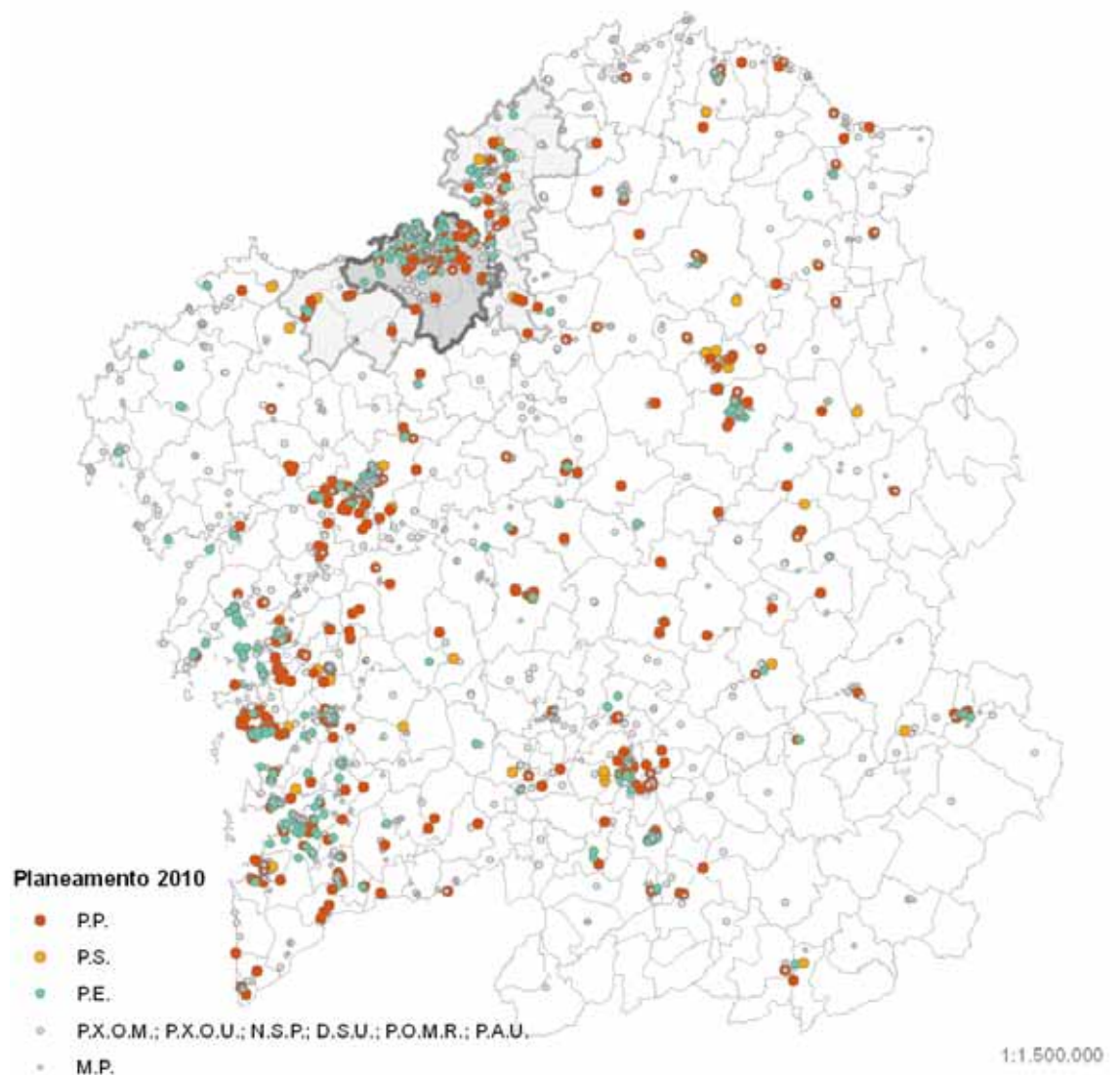
Libro Verde del Urbanismo y la Movilidad. Abril, 2008.



A transformación dos nodos principais en puntos de máxima atracción e intensidade de uso debe posibilitar a creación de áreas privilexiadas dentro da cidade difusa, concentrando residencia, actividades terciarias e incluso equipamento comunitario, capaces de servir como áreas de centralidade pero tamén de reducir a necesidade de desprazamentos motorizados dentro da propia área urbana. Estas áreas deberían ser impulsadas dende as esferas públicas, comprando o solo ou participando na creación de espazos de referencia⁵⁰¹. Unha nova decisión se perfila en definir cales deben ser eses nodos e unha vez marcados, qué propostas de deseño urbano sostible guiarán o crecemento ordenado da actual cidade difusa para se converter nunha *cidade de cidades* (como superación do concepto de cidade de barrios). O papel do arquitecto preséntase fundamental no desenvolvemento da forma urbana, no “*arte de construir ciudad*” e na súa capacidade integradora e de síntese (Corominas, Sabaté, Sotoca, 2007, p. 10), toda vez que o debate sobre a ordenación do territorio abrangue unha serie de disciplinas; enxeñeiros, xeógrafos, economistas, biólogos, sociólogos e ambientólogos, que empezaron a reflexionar sobre este tema con maior precocidade e profusión dende as súas respectivas disciplinas.

6.1. FUTURAS LIÑAS DE INVESTIGACIÓN.

Nesta liña, propónse como futuro traballo de investigación a finalización do resto de polígonos executados completando o mapa de solos transformados, tanto a nivel da rexión urbana como para toda Galicia, seguindo e mellorando os criterios elixidos para a realización desta tese doutoral, co obxectivo de dispor dunha **base documental completa** dende a Universidade. Con isto, obterase unha materia prima reutilizable en futuros traballos específicos que analicen tanto zonas determinadas do territorio coma as características funcionais e urbanísticas da construción da cidade ao longo da súa historia, tanto académicos coma de servizo para as diferentes administracións públicas.



[551] Imaxe 6.6. Posición das actuacións urbanísticas dentro do territorio galego. 2010.
Fonte: Web de Planeamento Urbanístico. Xunta de Galicia. Elaboración Propia.

Por outra banda, compre profundar no **estudo dos núcleos rurais** e as súas formas de crecemento actuais como elemento esencial que explique a esencia da cidade difusa galega. Dende a súa regulamentación como clase de sólo específica en Galicia en 1997, aínda non ten atopado un encaixe preciso no ordenamento territorial; solo de núcleo rural, extensión de núcleo, núcleo rural histórico, común ou complexo. O certo é que dende a primeira regulamentación autonómica de 1985 que evidenciaba o feito diferenciador, o encaixe do núcleo rural resulta un cabalo de batalla para calquera gobernanza territorial.

Ao longo da tese foron analizadas algunhas zonas específicas da área urbana que se desenvolveron mediante a figura do **estudo de detalle**. Entre outras, se desenvolveu gran parte do fondo da ría e da ribeira norte da mesma, entre as parroquias do Temple (concello de Cambre) e as parroquias de Almeiras, O Burgo e Rutis (concello de Culleredo). Esta forma de construción ao longo da estrada autonómica AC-211, prefigurou unha sucesión de actuacións individuais, pechadas en si mesmo, no que a estrada aparece como elemento preferente no que se agolpan tódalas funcións de conexión, sexan infraestruturais ou de mobilidade, tanto locais coma de longa distancia. Asemade, foi utilizado para realizar desenvolvementos desconectados da malla urbana, substituindo a figura do plan de sectorización ou do plan parcial coma no caso do E.D. UEI-23 en Mandín (concello de Sada) que ordena un conxunto de 68 vivendas unifamiliares. Por último, o estudo de detalle é figura clave no crecemento finisecular das poboacións capitais de Sada, Betanzos, Carral, Cambre e Arteixo. Por tanto, compre analizar polo miúdo a verdadeira transcendencia desta figura con capacidade ordenadora, malia que lle fora negado nos textos legais, tendo con fin último a fixación de aliñacións e rasantes e un estudo volumétrico que en ningún caso pode cambia-los parámetros establecidos nas figuras de rango maior.

En materia de mobilidade e transportes, compre citar a creación e mantemento dunha pequena rede **-Network Dataset** – con poder analítico suficiente para ser reutilizada noutros traballos afíns, que podan completar e agrandar a devandita rede. Asemade, poderíase implementar un sistema multimodal de funcionamento da mesma o que redundaría no seu valor como instrumento de proba e ensaio na práctica diaria dos técnicos e axentes implicados na xestión do tránsito vehicular, introducindo as análises en función da oferta como apunta o profesor Herce, coma complemento eficaz contra as clásicas medidas en función da demanda (Herce, 2009).

Este material orixinal, creado *ex profeso* para este traballo doutoral, formará parte da base documental do Departamento correspondente para beneficio da comunidade científica universitaria e dos técnicos das administracións competentes.

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Aldrey Vázquez, J.A. Lois González, R.C. Somoza Medina, J.	2000	"As Novas Pautas da Distribución da Poboación en Galicia". En, Xoaquín Fernández Leiceaga: Avellementamento Demográfico e Consecuencias Socioeconómicas.	Edicións Xerais de Galicia	Vigo
Aldrey Vázquez, José Antonio.	2006	A Poboación Galega, 1900-2005: Cambio Demográfico e Implicacións Territoriais.	Ir Indo	Vigo
Beiras, X.M.; López, A.	1999	A Poboación Galega no Século XX.	Laio Vento	Santiago de Compostela
Dubert García, I.	2001	Del Campo a la Ciudad. Migraciones, Familia y Espacio Urbano en la Historia de Galicia, 1708-1924.	Consortio de Santiago-Nigra	Vigo
González Pérez, J.M.	1999	"A Desigual Ocupación Humana do Territorio". En Román Rodríguez González, et al.: A Despoboación en Galicia: Preocupación ou Lóxica Territorial.	Tórculo	Santiago de Compostela
López Taboada, J.A.	1996	La Población de Galicia, 1860-1991.	Fundación Caixa Galicia	A Coruña
Martínez Domínguez, Blanca.	2001	"La Formación de capital humano en Galicia (1860-1900): Alfabetización y atraso económico". VII Congreso de Historia Económica.		Zaragoza
Nogueira Román, C.	1977	Población y Desarrollo Económico en Galicia	SODIGA	Santiago
Pazo, A. X. Solla, X.M.	1995	Poboación e Territorio. As Parroquias Galegas nos últimos 100 anos.	Difus	A Coruña
Alonso, L. Carmona, X.	2005	"La Configuración del Tejido Empresarial de Galicia, 1880-2002". En J.L. García Ruíz, e C. Manera. Empresa y Región en la Historia de España.	Lid Editorial Empresarial	Madrid
Beiras Torrado, X.M.	1972	O Atraso Económico de Galicia.	Galaxia	Vigo
Dalda, J. L.; Viña, A.	1997	"El Territorio de Inserción de la A-9". En E. Pérez Touriño (Dir.); Infraestructuras y Desarrollo Regional: Efectos Económicos de la Autopista del Atlántico, p. 25-119.	Cívitas	Madrid
Díaz Fernández, José Antonio.	2004	La Comercialización de una Oferta de Transporte Intermodal de Mercancías en Galicia: Un Diagnóstico a una Cadena en Fase de Integración.	Tórculo Artes Gráficas SA	Santiago de Compostela
Esteve, R.	1995	El Futuro del Transporte Urbano y su Financiación. Estudios de Transportes y Comunicaciones, 1995, num. 66, p. 53-70.		
Lindoso, F.	1999	"Empresas y Empresarios en La Coruña. 1830-1914". Programa de Hª Económica, documento de traballo 9905.	Fundación Empresa Pública	

Autor	Ano	Título	Edita	Cidade
Richardson, H.	1975	Economía del Urbanismo.	Alianza Universidad	Madrid
Sequeiros Tizón, Xulio Gaspar.	1986	El Desarrollo Económico en Galicia.	Universidade de Santiago de Compostela	Santiago de Compostela
Tamames, Ramón.	1995	La Economía Española, 1975-1995.	Temas de Hoy	Madrid
Vence, Xavier (Dir.); Rodil, Oscar; Sánchez, Carmela; et al.	2007	As Necesidades Empresariais de Solo Productivo en Galicia 2006-2015 e Programas de Actuacións Estratéxicas en Solos Productivos: Demanda, Oferta e Necesidades de Solo.	Instituto Galego de Vivenda e Solo	Santiago de Compostela
Viña, A.; Pis, E.J.	2000	"La Movilidad en el Corredor Atlántico". En IDEGA/ENA (Ed.), La Autopista del Atlántico: Movilidad, Demanda de Transporte y Localización Empresarial, p. 85-152.	Universidade de Santiago	Santiago de Compostela
VV.AA.	2001	Atlas de Empresas de Galicia-Norte de Portugal.	Alva Gráfica	Santiago
Alfonso, Eva; Cueto, Elías; Pardo, Roberto; Paz, Elvira	2008	Informe COAG 2000-2007: Evolución do Visado e Estado Urbanístico das Comarcas e Concellos de Galicia.	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	A Coruña
Busquets, Joan.	2005	A Coruña. A Nova Cidade Marítima no Porto.	Concello da Coruña	A Coruña
Busquets, Joan.	2009	PXOM 09 A Coruña. Plan General de Ordenación Municipal.	BAU. Concello da Coruña	A Coruña
Dalda Escudero, Juan Luis; García Docampo, Manuel, G. Harguindey, Javier.	2006	Cidade Difusa en Galicia.	Xunta de Galicia	Santiago de Compostela
Dalda, J. L.	1991	Urbanización y Formas Territoriales. La Periferia de las Ciudades Gallegas. Tese Doutoral.		A Coruña
Dalda, J. L.	1994	Ordenar la Ciudad Difusa. En J. Álvarez Corbacho (Coord.), Estrategias para Galicia.	La Voz de Galicia	A Coruña
Dalda, J. L.	2002	Integrando a Cidade Difusa. A Creación da Vertebración Territorial de Galicia no Contexto da Eurorrexión. Revista Grial, num. 155, p. 495-505.		
Dalda, J. L. (Coord.).	1996	O Sistema Urbano do Eixo Atlántico.	Cámara Municipal do Porto	Porto
Dalda, J.L.; García Docampo, M.	2003	As Novas Áreas de Expansión Urbana na Galicia Contemporánea. Revista Galega de Ciencias Sociais num. 1, p. 9-22.		
Dirección Xeral De Urbanismo.	2004	Directrices de Ordenación do Territorio. Avance.	Xunta de Galicia	Santaigo de Compostela
Escudero Gómez, L.A. Piñeira Mantiñán, M ^a . J.	1999	"Los Procesos de Urbanización Difusa y Conformación del Área Metropolitana de A Coruña". En Rafael Domínguez Rodríguez (Coord.): La Ciudad. Tamaño y Crecimiento, p. 297-307.	Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga. AGE	Málaga
Fernández Albalat, Andrés	1969	La Ciudad de las Rías.	Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses	A Coruña

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Gallego Jorreto; José Manuel.	1978	"O Medio Rural" en Obradoiro, num 1, 1978. p. 8-17	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
González-Cebrián Tello, J. José.	1978	"As Cidades Galegas". Obradoiro, num 1, 1978. p. 32-42	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
González-Cebrián Tello, J. José.	1980	"Plan General de La Coruña: en Defensa de la Gestión Directa". Obradoiro, num 6, 1980. p. 52-59	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
González-Cebrián Tello, J. José.	1984	La Ciudad a Través de su Plano. La Coruña.	Concello da Coruña	A Coruña
González-Cebrián Tello, J. José.	1999	"Los Ensanches en Galicia". Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, 1999, XXXI (119-120), p. 335-350.	Ministerio de Fomento	Madrid
Martínez Suárez, Xosé Lois (dir.); Eirín, José A; García, Cristina; Pardo, Roberto.	2008	As Áreas Supramunicipais da Provincia da Coruña: Investigación Urbanística.	Deputación da Coruña	A Coruña
Martínez Suárez, Xose Lois.	1981	Oleiros: Formas de Asentamento Urbano.	Concello de Oleiros	Oleiros
Martínez Suárez, Xose Lois.	2001	A Cidade das Rías (CDR): Unha Grosstadt para Galicia. Revista Grial, num. 155, 2001. p. 393-412.		Santiago
Martínez Suárez, Xose Lois.	2009	"A Coruña: Política Urbanística e Centro Histórico" en VV.AA. Xornadas de Rehabilitación. Os Cascos Históricos a Debate. Novembro 2009, p. 07-71.	Alva Gráfica	A Coruña
Martínez Suárez, Xose Lois.	2010	"A Cuestión do Aloxamento Universitario no Planeamento". En VV.AA. Áreas Residenciais Universitarias, p. 121-137	Alva Gráfica	A Coruña
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1978	"A Rúa Panaderas-San Nicolás ou a Destrución do Centro Histórico da Coruña". Obradoiro, num 2, 1978. p. 39-52	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1981	"A Ocupación da Costa no Termo Municipal de Oleiros: o Caso de Perillo". Obradoiro, num 7, 1981. p. 82-89	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1984	"Dúas Vivendas Racionalistas en Oleiros". Obradoiro, num 9, 1984. p. 45-49	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1995	"A Orixe da Urbanística na Cidade da Coruña (I): a Arquitectura Institucional na Construción da Cidade Moderna". Obradoiro, num 24, 1995. p. 126-129	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1996	"A Orixe da Urbanística na Cidade da Coruña (I): a Nova Relación Cidade-Mar; o Proxecto Praza da Aduana-Casa de Paredes" en Obradoiro, num 25, 1996. p. 128-137	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1997	"A Revisión do Plan Xeral de Ordenación Urbana da Coruña". Obradoiro, num 26, 1997. p. 14-19	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Meixide, Alberto (Dir.), Nárdiz Ortiz, Carlos (Coord.)	2007	Plan Estratégico de la Provincia de A Coruña 2007-2013.	Deputación da Coruña	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos (dir); Acinas García, Juan (dir.)	1998	El Puerto y la Ciudad de A Coruña.	Autoridad Portuaria de A Coruña	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos.	1992	El Territorio y los Caminos de Galicia. Planos Históricos de la Red Viaria.	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Dirección Xeral de Calidade Medioambiental e Urbanismo.	Madrid, Santiago de Compostela
Nárdiz Ortiz, Carlos.	1993	"La Representación del Territorio en los Planos Históricos de la Red Viaria". En Revista de Obras Públicas, num. 3323 . 1993. p. 41-49	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2008	La Construcción de los Bordes de las Carreteras en Galicia: La Ordenación y el Proyecto de las Villas Carretera en la Provincia de A Coruña.	Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes. Universidade da Coruña, Servizo de Publicacións	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2008	"Estructura Territorial e Vilas Estrada en Galicia". En VV.AA A Parroquia en Galicia. Pasado, Presente e Futuro.	Xunta de Galicia	Santiago de Compostela
Nárdiz Ortiz, Carlos.	1995	"Las Carrteras y el Territorio en Galicia". En Revista de Obras Públicas num. 3349, 1995. p. 51-67		Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos; Creus Andrade, Juan; Varela García, Alberto.	1999	Cartografía Histórica de los Caminos de Santiago en la Provincia de A Coruña.	Deputación Provincial	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos; Creus Andrade, Juan; Varela García, Alberto.	2003	Inventario Cartográfico de la Red Viaria Municipal en la Provincia de A Coruña.	Deputación Provincial	A Coruña
Viña, A.	1994	"De la Urbanización Difusa a la Integración Regional". En J. Álvarez Corbacho (Coord.), Estrategias para Galicia, p. 96-99.	La Voz de Galicia	A Coruña
VV.AA	2008	A Enquisa sobre Infraestrutura e Equipamentos Locais. Fase V.	Deputación da Coruña	A Coruña
VV.AA.	2007	Plan Estratéxico da Provincia da Coruña. 2007-2013.	Deputación da Coruña	A Coruña
Agrasar, Fernando (ed.).	2004	La Coruña: Arquitectura Desaparecida.	COAG	A Coruña
Barreiro, X. R.	1986	Historia de la Ciudad de La Coruña.	La Voz de Galicia	A Coruña
Carré Aldao, Eugenio.	1936	"Provincia de la Coruña". En Fco. Carreras Candi. Geografía General del Reino de Galicia, vol. VII, t. 4.	A. Martín	Barcelona
Compañía de Tranvías da Coruña.	2003	Compañía de Tranvías de La Coruña. 100 Años Acompañándote.	Deprisa	A Coruña

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Fernández Palomo, A. (Dir.)	2003	100 Años Acompañándote.	Deprisa	A Coruña
Fraga, X.	1997	A Coruña-Sada-Carballo, 1903-1979: Tranvías e Trolebuses.	Espiral Maior	A Coruña
Fraga, X. (Coor.)	2001	Trolebús.	Agrupación Cultural Lumieira	Carballo
Henrich-Franke, Christian.	2009	"European Mobility Policy: a Topic to be Discovered". En VV.AA. Mobility in History: the State of the Art in the History os Transport, Traffic and Mobility, p. 221-227.	Presses Universitaires Suisses	Neuchâtel
Laborie, Léonard.	2009	"Navigation, Itinérance, Enracinement: la Mobilité aux Frontieres de l'Histoire de la Communication et de l'Histoire des Transports, XIX-XXI siècle". En VV.AA. De l'Histoire des Transports à l'Histoire de la Mobilité? p. 75-87.	Presses Universitaires de Rennes	Rennes
Martínez López, A. (Dir.); Piñeiro Sanchez, C.; Velasco Souto, C.	2006	Compañía de Tranvías de La Coruña (1876.2005): Redes de Transporte Local.	LID	Madrid
Martínez santiso. M.	1987	Historia de la Ciudad de Betanzos.	Facsimile da edición de 1892	A Coruña
Martínez Suárez, Xosé Lois, Casabella López, Xan.	1989	Catálogo de Arquitectura: A Coruña 1890-1940.	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1978	"Arquitectura Modernista: A Coruña 1900-1914". Obradoiro, num 0, 1978. p. 82-83	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Menéndez de Luarda y Navia Osorio, José Ramón.	2000	La Construcción del Territorio. Mapa Histórico del Noroeste de la Península Ibérica.	Lundweg Editores	Barcelona
Mickay, John P.	1976	Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe.	Princeton UP	New Jersey
Nárdiz Ortíz, Carlos; García Mayo, Ana.	2011	"Luciano Yordi, un Ingeniero de Caminos Coruñes que Proyectó para Galicia". En Revista de Obras Públicas num. 3520, 1995. p. 51-62		Madrid
Nieto, A.	1975	"Galicia ante el III Plan de Desarrollo". Ciudad y Territorio, num 1/2, 1975, p. 56-62.		
Parrilla, José Antonio.	1996	Historia del Puerto de la Coruña.	Fundación Pedro Barrie de la Maza	A Coruña
Parrilla, José Antonio.	1997	El Tranvía de La Coruña.	Concello da Coruña	A Coruña
Sambricio, Carlos.	2004	Madrid, Vivienda y Urbanismo: 1900-1960.	Akal	Madrid
Vedía y Goossens, Enrique de.	1975	Historia y Descripción de la Ciudad de La Coruña.	Instituto José Cornide	A Coruña
Wais, F.	1974	Historia de los Ferrocarriles Españoles.	Editorial Nacional	Madrid
Banister, David	2002	Transport Planning. Second Edition.	Spon Press	London

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Black, Williams R.	1996	Sustainable Transportation: a US Perspective. Journal of Transport Geography, 1996, num. 3, p 151-159.		
Black, Williams R.	1997	North America Transportation: Perspectives on Research Needs and Sustainable Transportation. Journal of Transport Geography, 1997, num. 1, p 12-19.		
Calthorpe Ass.	1990	Transsit Oriented Development Design Guidelines.	Sacramento County, Planning and Community Development Departament	Sacramento
Cendrero Agenjo, Benjamin; Truyols Mateu, Sebastián.	2007	Introducción al Transporte.	Delta	Las Rozas (Madrid)
Ciuffini, Fabio Maria.	1993	El Sistema urbà i la Mibilitat Horizontal de Persones, Matèria i Energia. Medi Ambient, 1993, vol. 5, p. 42-53.		
Colomer, J. V., Insa, R., Real J.I. (ed.).	2002	El Transporte Público en las Áreas Metropolitanas: Experiencias Españolas.	Os Autores	Valencia
Eaton, Brian; Hokding, David.	1996	The Evaluatiion of Public Transport Alternatives to the Car in British National Parks. Journal of Transport Geography, 1996, num. 1, p 55-65.		
Egmond, P. Nijkamp, P. Vindigni, G.	2001	A Comparative Analysis of the performance of Urban Public Transport System in Europe. Paper provided by free University Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics in its series Serie Research Memoranda with nnumber 0039	Free University Amsterdam	Amsterdam
Ferández Cabello, D.; Molleví Bortoló, G.	1998	El Transporte en la Ciudad. Revista Bibliográfica y Ciencias Sociales, 1998, num. 87.		Barcelona
Fielding, Gordon J.	1995	Congestion Pricing and rhe future of Transit. Journal of Transport Geography, 1995, num. 4, p.239-246.		
Gracia i Balaguer, Eva.	1990	La Circulació, els Transports i el Medi ambient a les ciutats Mitjanes. Revista Catalana de Geografia, 1990, num 13, p. 5-14.		
Gullón Löw, Mariano	1967	"Soluciones Urbanas de Transporte a Distinto Nivel". En VV.AA. En Curso de Ingeniería de Tráfico, 1967, p. 243-251.	Gráficas Rodel	Madrid
Herce Vallejo, Manuel.	2009	Sobre la Moviliad en la Ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano.	Reverté	Bercelona
Izquierdo, R. (Ed.)	1994	Transportes. Un Enfoque Integral.	Ed. CICCOP	Madrid
Junyent i comas, R; Gimenez i Capdevila, R.	1989	Societat i Transport a les Aglomeracions de Barcelona, París i Milán. Revista Catalana de Geografia, 1989, num. 9, p. 43-51.		

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Kohan, M.	1993	Nuevas Tendencias de Movilidad en las Ciudades. A Pie y sin Atascos. Revista MOPT, 1993, num 412, p. 47-52.		
Llorente, C.	1995	Club de las Ciudades Libres de Coches. La Calle no Es para Ellos. Revista MOPT, 1995, num. 427, p. 78-83.		
Ministerio de Fomento (Ed.)	1995	Cadenas de Transporte Multimodal.		Madrid
Monzón de Cáceres, Andrés.	1993	"Costes Externos del Transporte Urbano". En MOPTMA: Los Problemas del Transporte Metropolitano. Un Análisis de Casos. Instituto de Estudios del Treansporte y las Comunicaciones, p. 69-78.	MOPTMA	Madrid
Monzon, A.; Morages, A.; Echeverria, D.	1995	La Contaminación Atmosférica y el Transporte Urbano en Madrid. Estudio de Transportes y Comunicaciones, xullo-setembro 1995, num 68, p. 57-63.		
Ordoñez, J.L.	1993	Ahorro de Energía en el Transporte Urbano. Más Velocidad y Menos Humos. Revista MOPT, 1993, num. 414, p. 11-16.		
Ordoñez, José Luis.	1992	Transportes Urbanos Colectivos. El Regreso del Tranvía. Revista MOPT, 1992, num. 403, p.19-23.		
Orro, Arcay. Novales Ordax, Margarita. Rodríguez Bugarín, Miguel D.	2004	"Técnicas para El Cambio de Comportamiento en Transporte". Presentado no II Congreso Internacional de Enxeñería Civil, Territorio e Medio Ambiente.		Santaigo de Compostela
Pardillo Mayora, J.M.; Sánchez Blanco, V. Ed.	0	Apuntes de Ingeniería de Tráfico.		Madrid
Pazos Otón, Miguel.	1997	Mobilidade e Planificación Urbana en Santiago. Cara a un sistema de Transporte Sustentable.	Servizo de Publicacións da Universidade	Santiago de Compostela
Porto Schettino, Mateus. Pozueta Echávarri, Julio.	2008	Los Espacios Compartidos. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2008, num. 59, 76 p	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Pozueta Echávarri, Julio.	1997	Experiencia Española en Carriles de Alra Ocupación. La Calzada BUS/VAO en la N-VI: Balance de un año de Funcionamiento. Cuadernos de Investigación Urbanística, 1997, num. 16, 52 p.	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Pozueta Echávarri, Julio.	2000	Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2000, num. 30, 109 p.	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Pozueta Echávarri, Julio.	2005	Situación y Persectivas de la Movilidad en las Ciudades. Visión General y el Caso de Madrid. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2000, num. 30, 109 p. 88.	Instituto Juan de Herrera	Madrid

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Rguez. Bugarín, M, Novales, M; Orro, A.	2003	Evolución de los Sistemas Ferroviarios	Tórculo	A Coruña
Rguez. Bugarín, M; Pérez, A; Campos, M; Novales, M; Orro, A.	2007	A Rede Ferroviaria Interior na Eurorrexión Galicia - Norte de Portugal	Biblioteca de Estudos Estratégicos. Eixo Atlántico	Porto
Rguez. Bugarín, Miguel (Ed.); Nárdiz Ortíz, Carlos (Ed.)	1996	El Ferrocarril en el Noroeste de España; Situación, Perspectivas y Soluciones. Seminario organizado pola UDC, ETS de Enxeñeiros de Camiños, Canles e Portos xunto coa Fundación de Enxeñería Civil de Galicia.	Universidade Da Coruña	A Coruña
Rodriguez, José Ignacio.	1993	"Un Transporte de un Millón". Revista MOPT, num. 410, 1993, p. 70-74.		
Seguí Pons, Joana María; Petrus Bey, Joana María.	1991	Geografía de Redes y Sistemas de Transporte.	Síntesis	Madrid
Servant, L.	1996	L'Automobile dans la Ville: L'envers d'un Undéniable Succés". Les Cahiers de l'IAURP.	IAURP	París
Simpson, Barry J.	1992	Transporte Público: Problemas a los que se enfrentan hoy los Centros Urbanos. Ciudad y Territorio, 1992, num 91-92, p. 183-190.		
VV.AA.	1988	Les Transports Collectifs Urbains un Defi pour nos Villes.	Presses de L'École Nationale des Ponts et Chaussées	Paris
VV.AA.	1993	Luz Verde para las Ciudades. Estudios de Transporte y Comunicaciones, Revista MOPT, enero-marzo 1993, num. 58, p. 75-84.		
VV.AA.	1994	Potencialidad de Nuevos Servicios de Transporte Multimodal.	Fundación de ferrocarriles Españoles	Madrid
VV.AA.	1996	La intermodalidad hacia el Usuario. Feria Internacional del Transporte y la Logistica, 1996.	FITRANS	Bilbao
VV.AA.	2006	Directrius Nacional de Mobilitat de Catalunya.	Generalitat de Catalunya	Barcelona
Wingo, L.	1972	Transporte y Suelo Urbano.	Oikos-Tau	Barcelona
Bohquier, Abel.	1979	La Galice. Essai Géographique d'Analyse et d'Interpretation d'un Vieux Complexe Agraire.	Edic. do Autor	La Roche-sur-Yvon
Castells, Manuel; Hall, Peter.	2001	Tecnópolis del Mundo. La Formación de los Complejos Industriales del Siglo XXI.	Alianza	Madrid
Díaz Fernández, José Antonio.	2000	El Sistema de Comunicaciones y Transporte en el Área Metropolitana de La Coruña, 1970-1998	Deputación da Coruña	A Coruña
Hall, Peter.	1996	Ciudades del Mañana. Historia del Urbanismo en el Siglo XX.	Ediciones del Serbal	Barcelona
Hall, Peter; Pfeiffer, Ulrich	2000	Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Cities.	E&F Spon	London

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Imrie, Rob; Hall, Peter.	2001	Inclusive Design Designing and Developing Accesible.	Spon Press	London
Lois Gonzáelz, R.C. Torres Luna, M.P.	1995	"Las Periferias Urbanas de Galicia". En Anales de Geografía de la Universidad Complutense. Num 15, p. 435-444.		Madrid
Lois González, R.C.	1996	"As Novas Formas de Urbanización". En Asociación Galega de Historidores: A guerra en Galicia. O Rural e o Urbano na Historia de Galicia, p. 451-485.	Tórculo	Santiago de Compostela
Lois González, Rubén; Somoza Medina, José (Ed.)	2006	Urban Changes in Different Scales: Systems and Structures. An Introduction to the Urban Geography os NW Iberian Peninsula.	Universidad de León	León
Precedo Ledo, A.	1996	Ciudad y Desarrollo Urbano.	Síntesis	Madrid
Precedo Ledo, A.	1998	Comarcas de Galicia.	Sociedade para o Desenvolvemento Comarcal de Galicia	Santiago de Compostela
Precedo Ledo, A.	2004	Nuevas Realidades Territoriales para el Siglo XXI. Desarrollo Local, Identidad Territorial y Ciudad Difusa.	Síntesis	Madrid
Precedo Ledo, A. (Dir.)	1990	La Coruña Metrópoli Regional.	Fundación Caixa Galicia	A Coruña
Precedo Ledo, A. (Dir.)	2007	El Área Metropolitana de A Coruña: Una Metrópili Euroatlántica: Estudio de Posicionamiento, Constitución y Marketing	Deputación da Coruña	A Coruña
Rodríguez González, Román.	1997	La Urbanización del Espacio Rural en Galicia.	Oikos-Tau. Concello de Lalín	Barcelona
Rodríguez González, Román.	1999	De Aldeas a Ciudades.	Ir Indo	Vigo
Sequeiros Tizón, Xulio Gaspar.	1985	"Habitat y Desarrollo Urbano en Galicia 1857-1980". En VV.AA. Crisis, Autonomía y Desarrollo Regional. Tomo I, Acta IX. Reunión de Estudios Regionales.	USC. Asoc. Galega Ciencia Rexional	Santiago.
Sort, Jordi J.	2006	Redes Metropolitanas.	Gustavo Gili	Barcelona
Boeri, S.; Lanzani, A.	1992	Gli Orizzonti della Città Difusa. Casabella, num. 588, p. 44-59.		
Buchanan, Colin D.	1973	El Tráfico en las Ciudades.	Tecnos	Madrid
Calthorpe, Peter. Fulton, William.	2001	The Regional City: planning for the end of sprawl.	Island Press	Washington
Corbusier, Le.	1971	Principios del Urbanismo.	Ariel	Barcelona
Corominas, Miquel; Sabaté, Joaquim; Sotoca, Adolf; et al.	2007	Planes muy Especiales.	Col.legi d'Arquitectes de Catalunya	Barcelona
Dupuy, Gabriel.	1995	Les Territoires de l'automobile.	Anthropos	Paris

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Dupuy, Gabriel.	1995	L'Auto et la Ville.	Flammarion	Paris
Dupuy, Gabriel.	1998	El Urbanismo de las Redes.	Oikos-Tau	Barcelona
Erquicia Olaciregui, Jesus M.	2003	Del Planteamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio.	País Vasco. Servicio Central de Publicaciones	Bilbao
Fariña Tojo, José. Pozueta Echávarri, Julio.	1995	Tejidos Residenciales y Formas de Movilidad. Cuadernos de Investigación Urbanística, 1995, num. 12, 79 p.	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Fariña, José; Pozueta; Julio.	1998	"La Movilidad en los Tejidos Residenciales del Suburbio Disperso". En URBAN, nº2	ETSAM	Madrid
Fisher, Thomas B.	2002	Strategic Environmental Assesment in Transport and Land Use Planning.	Earthscan Publications	London
Folch, Ramón (Coord.); et al.	2003	El Territorio como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación.	Diputació de Barcelona	Barcelona
Font, Antonio. (Coord.).	2003	Planeamiento Urbanístico: de la Controversia a la Renovación.	Diputació de Barcelona	Barcelona
Gauzin-Müller, Dominique.	2002	Arquitectura Ecológica. 29 ejemplos europeos.	Gudtavo Gili	Barcelona
Grandas Ramirez Hugo H.	1997	Vialidad Arterial y Forma Urbana. Estudio de la Urbanística del Viario y de los Procesos de Urbanización del Sistema de Vías Básicas de Barcelona. Tese Doutoral dirixida por M. Corominas. U. Politècnica de Ctalunya.		Barelona
Herce Vallejo, Manuel.	1995	Las Formas del Crecimiento Urbano y las Variantes de Carretera. Tese Doutoral dirixida por J. Busquets. U. Politècnica de Ctalunya.		Barcelona
Herce Vallejo, Manuel.	1998	Proyectos de Infraestructuras y Ordenación Urbana. En Revista OP nº 43.	Ed. CICCIP	Barcelona
Herce Vallejo, Manuel; Magrinyà Torner, Francesc.	2002	La Ingeniería en la Evoución de la Urbanística.	Edicions UPC	Barcelona
Kagermeier, Andreas.	2007	Estructura Urbana y Movilidad Vial. Un Estudio Empírico sobre la zona zur de Baviera. 2ª edición, traducción de Cristina Diez Pampliega.	Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid	Madrid
Klare, Michael T.	2004	Blood and Oil: the danger and consequences of America's growing petroleum dependency.	Metropolitan Books	New York
Lynch, Kevin.	1988	The Image of the City. 9ª Edición. 1ª Edición (1960).	MIT Press	Cambridge, Massachusetts
MacCluskey, Jim.	1984	El Diseño de las Vias Urbanas.	Gustavo Gili	Barcelona
MacCluskey, Jim.	1992	Road Form and Townscape.	Butterworth Architecture	Oxford
Marcuso, F.	1980	Las Experiencias del Zonning.	Gustavo Gili	Barcelona

Autor	Ano	Título	Edita	Cidade
Monclús, Fco. Javier (Ed.)	1998	La Ciudad Dispersa. Suburbanización y Nuevas Periferias.	Centre de Cultura Contemporània de Barcelona	Barcelona
Morris, A.	1979	Historia de la Forma Urbana.	Gustavo Gili	Barcelona
Munford, Lewis.	1998	Técnica y Civilización.	Alianza	Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2003	"La Ordenación del Territorio". En Revista de Obras Públicas num. 3438, 2003. p. 45-48.		Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2007	"Desde la Construcción de la Red Viaria hasta la Crisis del Petróleo". En Balaguer, Enrique (coord.) et al. P. 45-69.	Asociación Española de Carretera	Madrid
Peters, P.	1979	La Ciudad Peatonal.	Gustavo Gili	Barcelona
Raffestin, C.	1988	"Repères pour une Théorie de la Territorialité Humaine". En: Dupuy, G. Réseaux Territoriaux.	Paradigme	Caen
RECLUS.	1989	Les Villes Européennes: Rapport pour la DATAR.	RECLUS	Montpellier
Sabaté, Joaquim.	1999	El Proyecto de la Calle sin Nombre. Los Reglamentos Urbanos de la Edificación de París-Barcelona.	Fundación Caja de Arquitectos	Barcelona
Sabaté, Joaquim. (Ed. e Coord.)	2008	Proteger el Territorio en Tiempos de Incertidumbre: Camp de Tarragona: Proyectos para una Nueva Configuración Territorial.	Universitat Politècnica de Catalunya	Barcelona
San Miguel, Marta.	1992	Construcción de Circunvalaciones y Supresión de Travesías. Esquivando Ciudades. Revista MOPT, 1992, num. 402, p. 51-55.		
Santiago Rodríguez, Eduardo A.	2005	Nuevas Formas y Procesos Espaciales en la Región Urbana de Madrid: Las Lógicas del Espacio en la Construcción de la Ciudad Única. Tese Doutoral dirixida por R. López de Lucio. U. Politécnica de Madrid.		Madrid
Torres i Capell, Manuel de.	1992	La Transformació del Paisatge a l'Entorn de les Carreteres	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya	Girona
Vegara, Alfonso; de las Rivas, J. Luis. (Ed.)	2004	Territorios Inteligentes	Fundación Metrópoli	Madrid

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Aldrey Vázquez, J.A. Lois González, R.C. Somoza Medina, J.	2000	"As Novas Pautas da Distribución da Poboación en Galicia". En, Xoaquín Fernández Leiceaga: Avelentamento Demográfico e Consecuencias Socioeconómicas.	Edicións Xerais de Galicia	Vigo
Aldrey Vázquez, José Antonio.	2006	A Poboación Galega, 1900-2005: Cambio Demográfico e Implicacións Territoriais.	Ir Indo	Vigo
Beiras, X.M.; López, A.	1999	A Poboación Galega no Século XX.	Laio Vento	Santiago de Compostela
Dubert García, I.	2001	Del Campo a la Ciudad. Migraciones, Familia y Espacio Urbano en la Historia de Galicia, 1708-1924.	Consortio de Santiago-Nigra	Vigo
González Pérez, J.M.	1999	"A Desigual Ocupación Humana do Territorio". En Román Rodríguez González, et al.: A Despoboación en Galicia: Preocupación ou Lóxica Territorial.	Tórculo	Santiago de Compostela
López Taboada, J.A.	1996	La Población de Galicia, 1860-1991.	Fundación Caixa Galicia	A Coruña
Martínez Domínguez, Blanca.	2001	"La Formación de capital humano en Galicia (1860-1900): Alfabetización y atraso económico". VII Congreso de Historia Económica.		Zaragoza
Nogueira Román, C.	1977	Población y Desarrollo Económico en Galicia	SODIGA	Santiago
Pazo, A. X. Solla, X.M.	1995	Poboación e Territorio. As Parroquias Galegas nos últimos 100 anos.	Difus	A Coruña
Alonso, L. Carmona, X.	2005	"La Configuración del Tejido Empresarial de Galicia, 1880-2002". En J.L. García Ruíz, e C. Manera. Empresa y Región en la Historia de España.	Lid Editorial Empresarial	Madrid
Beiras Torrado, X.M.	1972	O Atraso Económico de Galicia.	Galaxia	Vigo
Dalda, J. L.; Viña, A.	1997	"El Territorio de Inserción de la A-9". En E. Pérez Touriño (Dir.); Infraestructuras y Desarrollo Regional: Efectos Económicos de la Autopista del Atlántico, p. 25-119.	Cívitas	Madrid
Díaz Fernández, José Antonio.	2004	La Comercialización de una Oferta de Transporte Intermodal de Mercancías en Galicia: Un Diagnóstico a una Cadena en Fase de Integración.	Tórculo Artes Gráficas SA	Santiago de Compostela
Esteve, R.	1995	El Futuro del Transporte Urbano y su Financiación. Estudios de Transportes y Comunicaciones, 1995, num. 66, p. 53-70.		
Lindoso, F.	1999	"Empresas y Empresarios en La Coruña. 1830-1914". Programa de Hª Económica, documento de traballo 9905.	Fundación Empresa Pública	

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Richardson, H.	1975	Economía del Urbanismo.	Alianza Universidad	Madrid
Sequeiros Tizón, Xulio Gaspar.	1986	El Desarrollo Económico en Galicia.	Universidade de Santiago de Compostela	Santiago de Compostela
Tamames, Ramón.	1995	La Economía Española, 1975-1995.	Temas de Hoy	Madrid
Vence, Xavier (Dir.); Rodil, Oscar; Sánchez, Carmela; et al.	2007	As Necesidades Empresariais de Solo Productivo en Galicia 2006-2015 e Programas de Actuacións Estratéxicas en Solos Productivos: Demanda, Oferta e Necesidades de Solo.	Instituto Galego de Vivenda e Solo	Santiago de Compostela
Viña, A.; Pis, E.J.	2000	"La Movilidad en el Corredor Atlántico". En IDEGA/ENA (Ed.), La Autopista del Atlántico: Movilidad, Demanda de Transporte y Localización Empresarial, p. 85-152.	Universidade de Santiago	Santiago de Compostela
VV.AA.	2001	Atlas de Empresas de Galicia-Norte de Portugal.	Alva Gráfica	Santiago
Alfonso, Eva; Cueto, Elías; Pardo, Roberto; Paz, Elvira	2008	Informe COAG 2000-2007: Evolución do Visado e Estado Urbanístico das Comarcas e Concellos de Galicia.	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	A Coruña
Busquets, Joan.	2005	A Coruña. A Nova Cidade Marítima no Porto.	Concello da Coruña	A Coruña
Busquets, Joan.	2009	PXOM 09 A Coruña. Plan General de Ordenación Municipal.	BAU. Concello da Coruña	A Coruña
Dalda Escudero, Juan Luis; García Docampo, Manuel, G. Harguindey, Javier.	2006	Cidade Difusa en Galicia.	Xunta de Galicia	Santiago de Compostela
Dalda, J. L.	1991	Urbanización y Formas Territoriales. La Periferia de las Ciudades Gallegas. Tese Doutoral.		A Coruña
Dalda, J. L.	1994	Ordenar la Ciudad Difusa. En J. Álvarez Corbacho (Coord.), Estrategias para Galicia.	La Voz de Galicia	A Coruña
Dalda, J. L.	2002	Integrando a Cidade Difusa. A Creación da Vertebración Territorial de Galicia no Contexto da Eurorrexión. Revista Grial, num. 155, p. 495-505.		
Dalda, J. L. (Coord.).	1996	O Sistema Urbano do Eixo Atlántico.	Cámara Municipal do Porto	Porto
Dalda, J.L.; García Docampo, M.	2003	As Novas Áreas de Expansión Urbana na Galicia Contemporánea. Revista Galega de Ciencias Sociais num. 1, p. 9-22.		
Dirección Xeral De Urbanismo.	2004	Directrices de Ordenación do Territorio. Avance.	Xunta de Galicia	Santaigo de Compostela
Escudero Gómez, L.A. Piñeira Mantiñán, M ^a . J.	1999	"Los Procesos de Urbanización Difusa y Conformación del Área Metropolitana de A Coruña". En Rafael Domínguez Rodríguez (Coord.): La Ciudad. Tamaño y Crecimiento, p. 297-307.	Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga. AGE	Málaga
Fernández Albalat, Andrés	1969	La Ciudad de las Rías.	Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses	A Coruña

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Gallego Jorreto; José Manuel.	1978	"O Medio Rural" en Obradoiro, num 1, 1978. p. 8-17	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
González-Cebrián Tello, J. José.	1978	"As Cidades Galegas". Obradoiro, num 1, 1978. p. 32-42	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
González-Cebrián Tello, J. José.	1980	"Plan General de La Coruña: en Defensa de la Gestión Directa". Obradoiro, num 6, 1980. p. 52-59	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
González-Cebrián Tello, J. José.	1984	La Ciudad a Través de su Plano. La Coruña.	Concello da Coruña	A Coruña
González-Cebrián Tello, J. José.	1999	"Los Ensanches en Galicia". Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, 1999, XXXI (119-120), p. 335-350.	Ministerio de Fomento	Madrid
Martínez Suárez, Xosé Lois (dir.); Eirín, José A; García, Cristina; Pardo, Roberto.	2008	As Áreas Supramunicipais da Provincia da Coruña: Investigación Urbanística.	Deputación da Coruña	A Coruña
Martínez Suárez, Xose Lois.	1981	Oleiros: Formas de Asentamento Urbano.	Concello de Oleiros	Oleiros
Martínez Suárez, Xose Lois.	2001	A Cidade das Rías (CDR): Unha Grosstadt para Galicia. Revista Grial, num. 155, 2001. p. 393-412.		Santiago
Martínez Suárez, Xose Lois.	2009	"A Coruña: Política Urbanística e Centro Histórico" en VV.AA. Xornadas de Rehabilitación. Os Cascos Históricos a Debate. Novembro 2009, p. 07-71.	Alva Gráfica	A Coruña
Martínez Suárez, Xose Lois.	2010	"A Cuestión do Aloxamento Universitario no Planeamento". En VV.AA. Áreas Residenciais Universitarias, p. 121-137	Alva Gráfica	A Coruña
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1978	"A Rúa Panaderas-San Nicolás ou a Destrución do Centro Histórico da Coruña". Obradoiro, num 2, 1978. p. 39-52	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1981	"A Ocupación da Costa no Termo Municipal de Oleiros: o Caso de Perillo". Obradoiro, num 7, 1981. p. 82-89	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1984	"Dúas Vivendas Racionalistas en Oleiros". Obradoiro, num 9, 1984. p. 45-49	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1995	"A Orixe da Urbanística na Cidade da Coruña (I): a Arquitectura Institucional na Construción da Cidade Moderna". Obradoiro, num 24, 1995. p. 126-129	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1996	"A Orixe da Urbanística na Cidade da Coruña (I): a Nova Relación Cidade-Mar; o Proxecto Praza da Aduana-Casa de Paredes" en Obradoiro, num 25, 1996. p. 128-137	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1997	"A Revisión do Plan Xeral de Ordenación Urbana da Coruña". Obradoiro, num 26, 1997. p. 14-19	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Meixide, Alberto (Dir.), Nárdiz Ortiz, Carlos (Coord.)	2007	Plan Estratégico de la Provincia de A Coruña 2007-2013.	Deputación da Coruña	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos (dir); Acinas García, Juan (dir.)	1998	El Puerto y la Ciudad de A Coruña.	Autoridad Portuaria de A Coruña	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos.	1992	El Territorio y los Caminos de Galicia. Planos Históricos de la Red Viaria.	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Dirección Xeral de Calidade Medioambiental e Urbanismo.	Madrid, Santiago de Compostela
Nárdiz Ortiz, Carlos.	1993	"La Representación del Territorio en los Planos Históricos de la Red Viaria". En Revista de Obras Públicas, num. 3323 . 1993. p. 41-49	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2008	La Construcción de los Bordes de las Carreteras en Galicia: La Ordenación y el Proyecto de las Villas Carretera en la Provincia de A Coruña.	Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes. Universidade da Coruña, Servizo de Publicacións	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2008	"Estructura Territorial e Vilas Estrada en Galicia". En VV.AA A Parroquia en Galicia. Pasado, Presente e Futuro.	Xunta de Galicia	Santiago de Compostela
Nárdiz Ortiz, Carlos.	1995	"Las Carrteras y el Territorio en Galicia". En Revista de Obras Públicas num. 3349, 1995. p. 51-67		Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos; Creus Andrade, Juan; Varela García, Alberto.	1999	Cartografía Histórica de los Caminos de Santiago en la Provincia de A Coruña.	Deputación Provincial	A Coruña
Nárdiz Ortiz, Carlos; Creus Andrade, Juan; Varela García, Alberto.	2003	Inventario Cartográfico de la Red Viaria Municipal en la Provincia de A Coruña.	Deputación Provincial	A Coruña
Viña, A.	1994	"De la Urbanización Difusa a la Integración Regional". En J. Álvarez Corbacho (Coord.), Estrategias para Galicia, p. 96-99.	La Voz de Galicia	A Coruña
VV.AA	2008	A Enquisa sobre Infraestrutura e Equipamentos Locais. Fase V.	Deputación da Coruña	A Coruña
VV.AA.	2007	Plan Estratéxico da Provincia da Coruña. 2007-2013.	Deputación da Coruña	A Coruña
Agrasar, Fernando (ed.).	2004	La Coruña: Arquitectura Desaparecida.	COAG	A Coruña
Barreiro, X. R.	1986	Historia de la Ciudad de La Coruña.	La Voz de Galicia	A Coruña
Carré Aldao, Eugenio.	1936	"Provincia de la Coruña". En Fco. Carreras Candi. Geografía General del Reino de Galicia, vol. VII, t. 4.	A. Martín	Barcelona
Compañía de Tranvías da Coruña.	2003	Compañía de Tranvías de La Coruña. 100 Años Acompañándote.	Deprisa	A Coruña

Autor	Ano	Título	Edita	Cidade
Fernández Palomo, A. (Dir.)	2003	100 Años Acompañándote.	Deprisa	A Coruña
Fraga, X.	1997	A Coruña-Sada-Carballo, 1903-1979: Tranvías e Trolebuses.	Espiral Maior	A Coruña
Fraga, X. (Coor.)	2001	Trolebús.	Agrupación Cultural Lumieira	Carballo
Henrich-Franke, Christian.	2009	"European Mobility Policy: a Topic to be Discovered". En VV.AA. Mobility in History: the State of the Art in the History os Transport, Traffic and Mobility, p. 221-227.	Presses Universitaires Suisses	Neuchâtel
Laborie, Léonard.	2009	"Navigation, Itinérance, Enracinement: la Mobilité aux Frontières de l'Histoire de la Communication et de l'Histoire des Transports, XIX-XXI siècle". En VV.AA. De l'Histoire des Transports à l'Histoire de la Mobilité? p. 75-87.	Presses Universitaires de Rennes	Rennes
Martínez López, A. (Dir.); Piñeiro Sanchez, C.; Velasco Souto, C.	2006	Compañía de Tranvías de La Coruña (1876.2005): Redes de Transporte Local.	LID	Madrid
Martínez santiso. M.	1987	Historia de la Ciudad de Betanzos.	Facsimile da edición de 1892	A Coruña
Martínez Suárez, Xosé Lois, Casabella López, Xan.	1989	Catálogo de Arquitectura: A Coruña 1890-1940.	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Martínez Suárez, Xosé Lois.	1978	"Arquitectura Modernista: A Coruña 1900-1914". Obradoiro, num 0, 1978. p. 82-83	Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia	Santiago
Menéndez de Luarda y Navia Osorio, José Ramón.	2000	La Construcción del Territorio. Mapa Histórico del Noroeste de la Península Ibérica.	Lundweg Editores	Barcelona
Mickay, John P.	1976	Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe.	Princeton UP	New Jersey
Nárdiz Ortíz, Carlos; García Mayo, Ana.	2011	"Luciano Yordi, un Ingeniero de Caminos Coruñes que Proyectó para Galicia". En Revista de Obras Públicas num. 3520, 1995. p. 51-62		Madrid
Nieto, A.	1975	"Galicia ante el III Plan de Desarrollo". Ciudad y Territorio, num 1/2, 1975, p. 56-62.		
Parrilla, José Antonio.	1996	Historia del Puerto de la Coruña.	Fundación Pedro Barrie de la Maza	A Coruña
Parrilla, José Antonio.	1997	El Tranvía de La Coruña.	Concello da Coruña	A Coruña
Sambricio, Carlos.	2004	Madrid, Vivienda y Urbanismo: 1900-1960.	Akal	Madrid
Vedía y Goossens, Enrique de.	1975	Historia y Descripción de la Ciudad de La Coruña.	Instituto José Cornide	A Coruña
Wais, F.	1974	Historia de los Ferrocarriles Españoles.	Editorial Nacional	Madrid
Banister, David	2002	Transport Planning. Second Edition.	Spon Press	London

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Black, Williams R.	1996	Sustainable Transportation: a US Perspective. Journal of Transport Geography, 1996, num. 3, p 151-159.		
Black, Williams R.	1997	North America Transportation: Perspectives on Research Needs and Sustainable Transportation. Journal of Transport Geography, 1997, num. 1, p 12-19.		
Calthorpe Ass.	1990	Transsit Oriented Development Design Guidelines.	Sacramento County, Planning and Community Development Departament	Sacramento
Cendrero Agenjo, Benjamin; Truyols Mateu, Sebastián.	2007	Introducción al Transporte.	Delta	Las Rozas (Madrid)
Ciuffini, Fabio Maria.	1993	El Sistema urbà i la Mibilitat Horizontal de Persones, Matèria i Energia. Medi Ambient, 1993, vol. 5, p. 42-53.		
Colomer, J. V., Insa, R., Real J.I. (ed.).	2002	El Transporte Público en las Áreas Metropolitanas: Experiencias Españolas.	Os Autores	Valencia
Eaton, Brian; Hokding, David.	1996	The Evaluatiion of Public Transport Alternatives to the Car in British National Parks. Journal of Transport Geography, 1996, num. 1, p 55-65.		
Egmond, P. Nijkamp, P. Vindigni, G.	2001	A Comparative Analysis of the performance of Urban Public Transport System in Europe. Paper provided by free University Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics in its series Serie Research Memoranda with nnumber 0039	Free University Amsterdam	Amsterdam
Ferández Cabello, D.; Molleví Bortoló, G.	1998	El Transporte en la Ciudad. Revista Bibliográfica y Ciencias Sociales, 1998, num. 87.		Barcelona
Fielding, Gordon J.	1995	Congestion Pricing and rhe future of Transit. Journal of Transport Geography, 1995, num. 4, p.239-246.		
Gracia i Balaguer, Eva.	1990	La Circulació, els Transports i el Medi ambient a les ciutats Mitjanes. Revista Catalana de Geografia, 1990, num 13, p. 5-14.		
Gullón Löw, Mariano	1967	"Soluciones Urbanas de Transporte a Distinto Nivel". En VV.AA. En Curso de Ingeniería de Tráfico, 1967, p. 243-251.	Gráficas Rodel	Madrid
Herce Vallejo, Manuel.	2009	Sobre la Moviliad en la Ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano.	Reverté	Bercelona
Izquierdo, R. (Ed.)	1994	Transportes. Un Enfoque Integral.	Ed. CICCOP	Madrid
Junyent i comas, R; Gimenez i Capdevila, R.	1989	Societat i Transport a les Aglomeracions de Barcelona, París i Milán. Revista Catalana de Geografia, 1989, num. 9, p. 43-51.		

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Kohan, M.	1993	Nuevas Tendencias de Movilidad en las Ciudades. A Pie y sin Atascos. Revista MOPT, 1993, num 412, p. 47-52.		
Llorente, C.	1995	Club de las Ciudades Libres de Coches. La Calle no Es para Ellos. Revista MOPT, 1995, num. 427, p. 78-83.		
Ministerio de Fomento (Ed.)	1995	Cadenas de Transporte Multimodal.		Madrid
Monzón de Cáceres, Andrés.	1993	"Costes Externos del Transporte Urbano". En MOPTMA: Los Problemas del Transporte Metropolitano. Un Análisis de Casos. Instituto de Estudios del Treansporte y las Comunicaciones, p. 69-78.	MOPTMA	Madrid
Monzon, A.; Morages, A.; Echeverria, D.	1995	La Contaminación Atmosférica y el Transporte Urbano en Madrid. Estudio de Transportes y Comunicaciones, xullo-setembro 1995, num 68, p. 57-63.		
Ordoñez, J.L.	1993	Ahorro de Energía en el Transporte Urbano. Más Velocidad y Menos Humos. Revista MOPT, 1993, num. 414, p. 11-16.		
Ordoñez, José Luis.	1992	Transportes Urbanos Colectivos. El Regreso del Tranvía. Revista MOPT, 1992, num. 403, p.19-23.		
Orro, Arcay. Novales Ordax, Margarita. Rodríguez Bugarín, Miguel D.	2004	"Técnicas para El Cambio de Comportamiento en Transporte". Presentado no II Congreso Internacional de Enxeñería Civil, Territorio e Medio Ambiente.		Santaigo de Compostela
Pardillo Mayora, J.M.; Sánchez Blanco, V. Ed.	0	Apuntes de Ingeniería de Tráfico.		Madrid
Pazos Otón, Miguel.	1997	Mobilidade e Planificación Urbana en Santiago. Cara a un sistema de Transporte Sustentable.	Servizo de Publicacións da Universidade	Santiago de Compostela
Porto Schettino, Mateus. Pozueta Echávarri, Julio.	2008	Los Espacios Compartidos. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2008, num. 59, 76 p	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Pozueta Echávarri, Julio.	1997	Experiencia Española en Carriles de Alra Ocupación. La Calzada BUS/VAO en la N-VI: Balance de un año de Funcionamiento. Cuadernos de Investigación Urbanística, 1997, num. 16, 52 p.	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Pozueta Echávarri, Julio.	2000	Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2000, num. 30, 109 p.	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Pozueta Echávarri, Julio.	2005	Situación y Persectivas de la Movilidad en las Ciudades. Visión General y el Caso de Madrid. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2000, num. 30, 109 p. 88.	Instituto Juan de Herrera	Madrid

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Rguez. Bugarín, M, Novales, M; Orro, A.	2003	Evolución de los Sistemas Ferroviarios	Tórculo	A Coruña
Rguez. Bugarín, M; Pérez, A; Campos, M; Novales, M; Orro, A.	2007	A Rede Ferroviaria Interior na Eurorrexión Galicia - Norte de Portugal	Biblioteca de Estudos Estratégicos. Eixo Atlántico	Porto
Rguez. Bugarín, Miguel (Ed.); Nárdiz Ortíz, Carlos (Ed.)	1996	El Ferrocarril en el Noroeste de España; Situación, Perspectivas y Soluciones. Seminario organizado pola UDC, ETS de Enxeñeiros de Camiños, Canles e Portos xunto coa Fundación de Enxeñería Civil de Galicia.	Universidade Da Coruña	A Coruña
Rodriguez, José Ignacio.	1993	"Un Transporte de un Millón". Revista MOPT, num. 410, 1993, p. 70-74.		
Seguí Pons, Joana María; Petrus Bey, Joana María.	1991	Geografía de Redes y Sistemas de Transporte.	Síntesis	Madrid
Servant, L.	1996	L'Automobile dans la Ville: L'envers d'un Undéniable Succés". Les Cahiers de l'IAURP.	IAURP	París
Simpson, Barry J.	1992	Transporte Público: Problemas a los que se enfrentan hoy los Centros Urbanos. Ciudad y Territorio, 1992, num 91-92, p. 183-190.		
VV.AA.	1988	Les Transports Collectifs Urbains un Defi pour nos Villes.	Presses de L'École Nationale des Ponts et Chaussées	Paris
VV.AA.	1993	Luz Verde para las Ciudades. Estudios de Transporte y Comunicaciones, Revista MOPT, enero-marzo 1993, num. 58, p. 75-84.		
VV.AA.	1994	Potencialidad de Nuevos Servicios de Transporte Multimodal.	Fundación de ferrocarriles Españoles	Madrid
VV.AA.	1996	La intermodalidad hacia el Usuario. Feria Internacional del Transporte y la Logistica, 1996.	FITRANS	Bilbao
VV.AA.	2006	Directrius Nacional de Mobilitat de Catalunya.	Generalitat de Catalunya	Barcelona
Wingo, L.	1972	Transporte y Suelo Urbano.	Oikos-Tau	Barcelona
Bohquier, Abel.	1979	La Galice. Essai Géographique d'Analyse et d'Interpretation d'un Vieux Complexe Agraire.	Edic. do Autor	La Roche-sur-Yvon
Castells, Manuel; Hall, Peter.	2001	Tecnópolis del Mundo. La Formación de los Complejos Industriales del Siglo XXI.	Alianza	Madrid
Díaz Fernández, José Antonio.	2000	El Sistema de Comunicaciones y Transporte en el Área Metropolitana de La Coruña, 1970-1998	Deputación da Coruña	A Coruña
Hall, Peter.	1996	Ciudades del Mañana. Historia del Urbanismo en el Siglo XX.	Ediciones del Serbal	Barcelona
Hall, Peter; Pfeiffer, Ulrich	2000	Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Cities.	E&F Spon	London

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Imrie, Rob; Hall, Peter.	2001	Inclusive Design Designing and Developing Accesible.	Spon Press	London
Lois Gonzáelz, R.C. Torres Luna, M.P.	1995	"Las Periferias Urbanas de Galicia". En Anales de Geografía de la Universidad Complutense. Num 15, p. 435-444.		Madrid
Lois González, R.C.	1996	"As Novas Formas de Urbanización". En Asociación Galega de Historidores: A guerra en Galicia. O Rural e o Urbano na Historia de Galicia, p. 451-485.	Tórculo	Santiago de Compostela
Lois González, Rubén; Somoza Medina, José (Ed.)	2006	Urban Changes in Different Scales: Systems and Structures. An Introduction to the Urban Geography os NW Iberian Peninsula.	Universidad de León	León
Precedo Ledo, A.	1996	Ciudad y Desarrollo Urbano.	Síntesis	Madrid
Precedo Ledo, A.	1998	Comarcas de Galicia.	Sociedade para o Desenvolvemento Comarcal de Galicia	Santiago de Compostela
Precedo Ledo, A.	2004	Nuevas Realidades Territoriales para el Siglo XXI. Desarrollo Local, Identidad Territorial y Ciudad Difusa.	Síntesis	Madrid
Precedo Ledo, A. (Dir.)	1990	La Coruña Metrópoli Regional.	Fundación Caixa Galicia	A Coruña
Precedo Ledo, A. (Dir.)	2007	El Área Metropolitana de A Coruña: Una Metrópili Euroatlántica: Estudio de Posicionamiento, Constitución y Marketing	Deputación da Coruña	A Coruña
Rodríguez González, Román.	1997	La Urbanización del Espacio Rural en Galicia.	Oikos-Tau. Concello de Lalín	Barcelona
Rodríguez González, Román.	1999	De Aldeas a Ciudades.	Ir Indo	Vigo
Sequeiros Tizón, Xulio Gaspar.	1985	"Habitat y Desarrollo Urbano en G Galicia 1857-1980". En VV.AA. Crisis, Autonomía y Desarrollo Regional. Tomo I, Acta IX. Reunión de Estudios Regionales.	USC. Asoc. Galega Ciencia Rexional	Santiago.
Sort, Jordi J.	2006	Redes Metropolitanas.	Gustavo Gili	Barcelona
Boeri, S.; Lanzani, A.	1992	Gli Orizzonti della Città Difusa. Casabella, num. 588, p. 44-59.		
Buchanan, Colin D.	1973	El Tráfico en las Ciudades.	Tecnos	Madrid
Calthorpe, Peter. Fulton, William.	2001	The Regional City: planning for the end of sprawl.	Island Press	Washington
Corbusier, Le.	1971	Principios del Urbanismo.	Ariel	Barcelona
Corominas, Miquel; Sabaté, Joaquim; Sotoca, Adolf; et al.	2007	Planes muy Especiales.	Col.legi d'Arquitectes de Catalunya	Barcelona
Dupuy, Gabriel.	1995	Les Territoires de l'automobile.	Anthropos	Paris

Autor	Ano	Titulo	Edita	Cidade
Dupuy, Gabriel.	1995	L'Auto et la Ville.	Flammarion	Paris
Dupuy, Gabriel.	1998	El Urbanismo de las Redes.	Oikos-Tau	Barcelona
Erquicia Olaciregui, Jesus M.	2003	Del Planteamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio.	País Vasco. Servicio Central de Publicaciones	Bilbao
Fariña Tojo, José. Pozueta Echávarri, Julio.	1995	Tejidos Residenciales y Formas de Movilidad. Cuadernos de Investigación Urbanística, 1995, num. 12, 79 p.	Instituto Juan de Herrera	Madrid
Fariña, José; Pozueta; Julio.	1998	"La Movilidad en los Tejidos Residenciales del Suburbio Disperso". En URBAN, nº2	ETSAM	Madrid
Fisher, Thomas B.	2002	Strategic Environmental Assesment in Transport and Land Use Planning.	Earthscan Publications	London
Folch, Ramón (Coord.); et al.	2003	El Territorio como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación.	Diputació de Barcelona	Barcelona
Font, Antonio. (Coord.).	2003	Planeamiento Urbanístico: de la Controversia a la Renovación.	Diputació de Barcelona	Barcelona
Gauzin-Müller, Dominique.	2002	Arquitectura Ecológica. 29 ejemplos europeos.	Gudtavo Gili	Barcelona
Grandas Ramirez Hugo H.	1997	Vialidad Arterial y Forma Urbana. Estudio de la Urbanística del Viario y de los Procesos de Urbanización del Sistema de Vías Básicas de Barcelona. Tese Doutoral dirixida por M. Corominas. U. Politècnica de Ctalunya.		Barelona
Herce Vallejo, Manuel.	1995	Las Formas del Crecimiento Urbano y las Variantes de Carretera. Tese Doutoral dirixida por J. Busquets. U. Politècnica de Ctalunya.		Barcelona
Herce Vallejo, Manuel.	1998	Proyectos de Infraestructuras y Ordenación Urbana. En Revista OP nº 43.	Ed. CICCIP	Barcelona
Herce Vallejo, Manuel; Magrinyà Torner, Francesc.	2002	La Ingeniería en la Evoución de la Urbanística.	Edicions UPC	Barcelona
Kagermeier, Andreas.	2007	Estructura Urbana y Movilidad Vial. Un Estudio Empírico sobre la zona zur de Baviera. 2ª edición, traducción de Cristina Diez Pampliega.	Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid	Madrid
Klare, Michael T.	2004	Blood and Oil: the danger and consequences of America's growing petroleum dependency.	Metropolitan Books	New York
Lynch, Kevin.	1988	The Image of the City. 9ª Edición. 1ª Edición (1960).	MIT Press	Cambridge, Massachusetts
MacCluskey, Jim.	1984	El Diseño de las Vias Urbanas.	Gustavo Gili	Barcelona
MacCluskey, Jim.	1992	Road Form and Townscape.	Butterworth Architecture	Oxford
Marcuso, F.	1980	Las Experiencias del Zonning.	Gustavo Gili	Barcelona

Autor	Ano	Título	Edita	Cidade
Monclús, Fco. Javier (Ed.)	1998	La Ciudad Dispersa. Suburbanización y Nuevas Periferias.	Centre de Cultura Contemporània de Barcelona	Barcelona
Morris, A.	1979	Historia de la Forma Urbana.	Gustavo Gili	Barcelona
Munford, Lewis.	1998	Técnica y Civilización.	Alianza	Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2003	"La Ordenación del Territorio". En Revista de Obras Públicas num. 3438, 2003. p. 45-48.		Madrid
Nárdiz Ortiz, Carlos.	2007	"Desde la Construcción de la Red Viaria hasta la Crisis del Petróleo". En Balaguer, Enrique (coord.) et al. P. 45-69.	Asociación Española de Carretera	Madrid
Peters, P.	1979	La Ciudad Peatonal.	Gustavo Gili	Barcelona
Raffestin, C.	1988	"Repères pour une Théorie de la Territorialité Humaine". En: Dupuy, G. Réseaux Territoriaux.	Paradigme	Caen
RECLUS.	1989	Les Villes Européennes: Rapport pour la DATAR.	RECLUS	Montpellier
Sabaté, Joaquim.	1999	El Proyecto de la Calle sin Nombre. Los Reglamentos Urbanos de la Edificación de París-Barcelona.	Fundación Caja de Arquitectos	Barcelona
Sabaté, Joaquim. (Ed. e Coord.)	2008	Proteger el Territorio en Tiempos de Incertidumbre: Camp de Tarragona: Proyectos para una Nueva Configuración Territorial.	Universitat Politècnica de Catalunya	Barcelona
San Miguel, Marta.	1992	Construcción de Circunvalaciones y Supresión de Travesías. Esquivando Ciudades. Revista MOPT, 1992, num. 402, p. 51-55.		
Santiago Rodríguez, Eduardo A.	2005	Nuevas Formas y Procesos Espaciales en la Región Urbana de Madrid: Las Lógicas del Espacio en la Construcción de la Ciudad Única. Tese Doutoral dirixida por R. López de Lucio. U. Politécnica de Madrid.		Madrid
Torres i Capell, Manuel de.	1992	La Transformació del Paisatge a l'Entorn de les Carreteres	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya	Girona
Vegara, Alfonso; de las Rivas, J. Luis. (Ed.)	2004	Territorios Inteligentes	Fundación Metrópoli	Madrid